

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 39 (632) | год издания 6-й | Среда, 17 мая 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Решение Советского Правительства о сокращении репарационных платежей Германии

Председателю Совета Министров Союза Советских Социалистических Республик Генералиссимусу И. В. Сталину

МОСКВА, КРЕМЛЬ.

Правительство Германской Демократической Республики рассмотрело 11 мая 1950 г. ходатайство Социалистической единой партии Германии о снижении репарационных поставок Германии. Ходатайство обосновывается тем, «что до сих пор репарационные обязательства выполнялись пунктуально и что трудящиеся Германской Демократической Республики всегда считали выполнение репарационных поставок своим долгом».

Правительство Германской Демократической Республики считает предложение Социалистической единой партии Германии своевременным. Политика укрепления демократического строя и мирного хозяйственного строительства, проводимая Временным правительством Германской Демократической Республики, побуждает его просить Правительство Союза Советских Социалистических Республик рассмотреть вопрос о том, считает ли оно возможным и в каком размере снижение репарационных поставок.

С глубоким уважением

О. ГРОТЕВОЛЬ.

11 мая 1950 г.

Премьер-Министру Германской Демократической Республики г-ну Отто Гротеволю

БЕРЛИН.

Уважаемый г-н Премьер-Министр,

Советское Правительство рассмотрело просьбу Правительства Германской Демократической Республики о сокращении суммы, выплачиваемой Германией в счет репараций.

Советское Правительство при этом приняло во внимание, что Германская Демократическая Республика добросовестно и регулярно выполняет свои репарационные обязательства, исчисленные в размере 10 миллиардов долларов, и что к концу 1950 года значительная часть этих обязательств в сумме 3.658 миллионов долларов будет выполнена.

Руководствуясь желанием облегчить усилия германского народа по восстановлению и развитию народного хозяйства Германии и учитывая установившиеся дружественные отношения между Советским Союзом и Германской Демократической Республикой, Советское Правительство, по согласованию с Правительством Польской Республики, приняло решение сократить остающуюся к выплате сумму репарационных платежей на 50 процентов, то-есть до 3.171 миллиона долларов.

В соответствии с заявлением Правительства СССР на Московской сессии Совета Министров Иностранных Дел в марте месяце 1947 года об установлении 20-летнего срока для выплаты репараций, Советское Правительство приняло также решение рассрочить уплату Германией остающейся части репарационных платежей (в сумме 3.171 миллион долларов) на 15 лет, начиная с 1951 года по 1965 год включительно, товарами из текущей продукции.

С глубоким уважением

И. СТАЛИН

Председатель Совета Министров СССР.

15 мая 1950 г.

Повседневно растить и воспитывать профсоюзный актив

Велика и многообразна деятельность советских профсоюзов. Они призваны организовывать творческую активность и энергию масс на дальнейший под'ем народного хозяйства и культуры нашей Родины, сплачивать трудящихся вокруг партии Ленина — Сталина. Многомиллионная армия членов профсоюзов играет огромную роль в экономической, политической жизни, в культурном строительстве Советского государства.

Большую и плодотворную работу ведут профсоюзные организации морского флота. Они развивают творческую инициативу масс, прививают им сознательное, коммунистическое отношение к труду, множат ряды стахановцев, заботятся об улучшении культурно-бытового обслуживания моряков.

Но жизнь и деятельность каждого профсоюзного комитета были бы значительно успешнее, если бы комитеты профсоюза шире привлекали к своей работе профсоюзный актив и крепче опирались на него во всех своих мероприятиях. На самодеятельности масс должна быть построена вся профсоюзная работа. Еще XIV с'езд ВКП(б) указал, что работа профсоюзов может успешно вестись лишь на основе «...развития широкой самодеятельности об'единяемых ими членов во всех отраслях союзной работы».

Общественная и политическая активность трудящихся нашей страны, в том числе и работников морского транспорта, растет день ото дня. Это — одно из замечательных свойств советской демократии, свидетельствующих о ее силе и жизнеспособности. Особенно наглядно проявился рост общественной и политической активности широких масс моряков в период кампании по выборам в Верховный Совет СССР, а также при реализации выпущенного Советским правительством Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР. В дни избирательной кампании профсоюзные организации сумели привлечь многих членов профсоюзов к такому важному делу, как работа в качестве агитаторов и организаторов избирательной кампании. Немало из этих людей предварительно прошли хорошую школу общественной работы. Этот актив является золотым фондом, опорой каждой профсоюзной организации в коммунистическом воспитании моряков.

На морском транспорте вокруг каждого профсоюзного комитета, как бассейнового так и судового, об'единяется значительная группа профактива. Это — члены комитетов, члены их комиссий, члены цехкомов, профгрупорги, страховые делегаты и активисты, выполняющие отдельные поручения профсоюзного комитета. Это большой отряд, который при правильном руководстве им поможет профсоюзным организациям морского транспорта успешнее справиться с задачами, поставленными перед ними. А задачи эти сложны и ответственны. Большую ответственность несут профсоюзные организации за развертывание социалистического соревнования. Соревнование сейчас отличается высокой творческой инициативой трудящихся, каждодневно рождая все новые формы. Моряки проявляют все большую заботу о лучшей эксплоатации судов, о бережном расходовании топлива и смазочных материалов, об ускорении разгрузки и погрузки судов, о снижении себестоимости перевозок. Умение быстро подхватывать и распространять новые начинания стахановцев, правильно руководить соревнованием — вот что является первейшей обязанностью наших профсоюзных организаций.

Через свой актив профсоюзный комитет быстрее может узнать о каждом новом стахановском начинании и шире его пропагандировать. Опираясь на актив, профсоюзный комитет может быстрее выявить все узкие места, вскрыть и устранить все помехи, стоящие на пути стахановцев. Широкое распространение передового стахановского опыта поможет успешнее справиться с планом перевозок и быстрее покрыть долг государству за первый квартал.

Бассейновые комитеты профсоюза должны усилить свою воспитательную работу среди моряков. Необходимо охватывать своим влиянием каждого работника морского флота, воспитывать его в духе понимания общегосударственных интересов, проявлять заботу о его политическом и культурном росте, о его быте. Лучше всего это можно сделать с помощью профсоюзного актива.

Однако профсоюзные комитеты в своей работе еще слабо опираются на профсоюзный актив. Недаром председатель Черноморского бассейнового комитета профсоюза тов. Давидович в своем докладе на последнем пленуме бассейнового комитета не смог с достаточной глубиной осветить вопросы социалистического соревнования в бассейне. Оказалось, что повседневная деятельность этого бассейнового комитета проходит в отрыве от судовых комитетов, от профсоюзного актива.

Серьезной критике была подвергнута на профсоюзной конференции деятельность Тихоокеанского бассейнового комитета и его председателя тов. Сокура. Этот бассейновый комитет также работал в отрыве от профсоюзных организаций, не руководил социалистическим соревнованием, не пропагандировал передового опыта, не опирался на актив. Плохо был связан с судовыми комитетами и Дунайский бассейновый комитет.

Много крупных недостатков имеется в деятельности президиума Центрального комитета профсоюза моряков. Он плохо руководит судовыми комитетами, не обобщает опыта их работы, не знает лучших председателей судовых комитетов. Характерно, что на заседаниях президиума ни разу не заслушивались доклады председателей судовых комитетов. Члены президиума на судах почти не бывают, интересуются преимущественно работой бассейновых и портовых комитетов.

Профсоюзную работу на морском транспорте надо резко перестроить в сторону большего внимания судовым профсоюзным организациям и большей опоры на профсоюзный актив.

В. И. Ленин не раз подчеркивал, что профсоюзные кадры должны жить в гуще рабочей массы, внимательно учитывать ее запросы и настроения. Это должно стать правилом для всех профсоюзных работников морского транспорта. Умение подмечать ростки нового и поддерживать это новое, относиться чутко к нуждам моряков, все время быть тесно связанными с ними — вот что должно отличать наших профсоюзных работников. Обращаясь в судовой или бассейновый комитет профсоюза, моряк должен всегда получать четкий ответ на волнующие вопросы, встречать там самый сердечный прием, чуткое и отзывчивое отношение к его нуждам.

Большевистская партия неоднократно указывала, что профсоюзные организации должны добиваться того, чтобы каждый член союза был сознательным и активным участником всей жизни профсоюза. Долг бассейновых комитетов—шире привлекать членов профсоюза к активной общественной жизни, к участию в работе комитета и его комиссий.

Укрепляя свои связи с массами, поддерживая и развивая творческую инициативу моряков, повседневно и конкретно руководя социалистическим соревнованием, профсоюзные организации морского транспорта с честью выполнят свои задачи в борьбе за досрочное завершение послевоенной сталинской пятилетки.

Прием И. В. Сталиным г-на Трюгве Ли

15 мая Председатель Совета Министров СССР И. В. Сталин принял Генерального Секретаря Организации Об'единенных Наций г-на Трюгве Ли.

На приеме присутствовали Зам. Председателя Совета Министров СССР В. М. Молотов и Министр Иностранных Дел СССР А. Я. Вышинский.

ПРИОРИТЕТ РУССКИХ УЧЕНЫХ И ТЕХНИКОВ В РАЗВИТИИ СИЛОВЫХ УСТАНОВОК

ЛЕНИНГРАД. (ТАСС). В Доме ученых имени Горького состоялось заседание, на котором с докладом о роли отечественной науки и техники в развитии силовых установок выступил инженер-капитан морского флота 1 ранга кандидат технических наук П. П. Акимов.

Докладчик привел ряд примеров, характеризующих новаторскую деятельность и приоритет русских техников в открытиях и усовершенствованиях типов тепловых двигателей. Инженер А. П. Бородин впервые исследовал работу паровых машин многократного расширения. В 80-х годах прошлого столетия в Киеве им была создана первая в мире лаборатория по исследованию паровозов. Первые образцы паровых турбин были сделаны в 1806—13 годах Поликарпом Залесовым—механиком Уральского завода. Он на 70 лет опередил шведа Лаваля и англичанина Парсонса, считавшихся создателями паровых турбин.

Идея прямоточного котла впервые возникла в России в начале XIX века. Ее выдвинул Степан Литвинов — механик нерчинских заводов в Сибири. Окончательная разработка проблемы прямоточных котлов принадлежит советскому ученому профессору Л. К. Рамзину.

Первый в мире двигатель, работающий на сырой нефти, был построен в Петербурге на заводе «Русский дизель» в 1899 году. России принадлежит инициатива введения двигателей внутреннего сгорания на судах. Первые теплоходы появились в России в 1903 году.

Почти все новейшие направления в развитии двигателей внутреннего сгорания также возникли в нашей стране. В частности, первый двигатель с двумя противоположными движущимися поршнями построен в 1909 году Коломенским заводом по проекту русского инженера В. А. Корейво.

Докладчик остановился также на успехах отечественного турбостроения, дизелестроения и других отраслей техники.

К 150-летию со дня смерти А. В. Суворова

Советский народ бережно хранит в памяти имя пламенного патриота Родины, отдавшего более 50 лет своей жизни славе русского оружия. Сейчас, накануне 150-летия со дня смерти великого русского полководца А. В. Суворова, во всех городах и селах нашей страны проводятся беседы, доклады и лекции о его жизни и боевой деятельности.

Широкую пропаганду развернуло Всесоюзное общество по распространению политических и научных знаний. В Москве в Центральном лектории состоялись лекции, посвященные выдающемуся полководцу и его славным победам.

В Киевском государственном университете имени Т. Г. Шевченко открыта выставка, посвященная 150-летию со дня смерти А. В. Суворова. Среди материалов выставки — «Собственноручная записка графа А. В. Суворова о его службе и происхождении его фамилии», помещенная в журнале «Северный архив» за 1823 год. Здесь экспонированы книги А. В. Суворова «Наука побеждать» и «Полковое учреждение», а также карты военных действий русских войск, в которых принимал участие великий русский полководец.

Восемнадцатого мая в Новой Ладоге откроется выставка в здании бывших казарм, где в 1764 — 1768 годах стоял Суздальский полк, которым командовал А. В. Суворов. Среди экспонатов выставки — образцы оружия XVIII века, обмундирования русских войск суворовских времен, картины и гравюры.

Более 150 лет назад в предгорьях Кавказа поселилась группа солдат, отличившихся в походах А. В. Суворова. Так возникла станица, названная именем великого русского полководца.

Особенно станица преобразилась за годы советской власти. Сейчас здесь имеются Дом культуры, девять школ, библиотека, кинотеатр, больница, почта и выходит своя печатная газета. Станица Суворовская полностью электрифицирована, она является центром одного из районов Ставропольского края.

Потомки прославленных суворовских солдат свято чтут память великого русского полководца. Во всех колхозах станицы и в населенных пунктах Суворовского района проводятся доклады и беседы, посвященные 150-летию со дня смерти А. В. Суворова. В школах и клубах открылись выставки.

150-летие со дня смерти А. В. Суворова особенно знаменательно для ленинградцев. В городе на Неве А. В. Суворов начал свою воинскую службу капралом Семеновского полка, сюда он возвращался из славных походов, здесь, в доме № 23 на Крюковом канале, он жил по возвращении из Итальянской кампании.

В фондах Артиллерийского исторического музея хранится немало реликвий эпохи А. В. Суворова. Эти уникальные экспонаты будут выставлены в особых залах, открывающихся к 150-летию со дня смерти А. В. Суворова. В музее имеется около ста знамен суворовских полков, личные ордена полководца, его книги, картины и гравюры, потреты, написанные при жизни А. В. Суворова, подзорная труба, которой он пользовался в походах, и другие редкие экспонаты.

Досрочно завершен полугодовой план

Готовясь отметить международный праздник трудящихся — 1 Мая достойным производственным подарком, экипаж парохода «Аретуза» записал в своем социалистическом обязательстве:

К 1 мая выполнить план первого полугодия, а одиннадцатимесячное задание завершить к 21 июля — дню десятилетия советской Латвии.

Брать в рейс только необходимый запас бункера и воды и за счет этого принимать груза больше на 5 проц.

Увеличить скорость судна на 0,3 мили в час.

Экипаж парохода «Аретуза» активно включился в борьбу за выполнение взятых социалистических обязательств. В первые дни предмайского соревнования на судне проходил ремонт. Моряки произвели чистку котлов, перебрали воздушный насос, сделали много палубных работ. Благодаря тому, что во время ремонта каждый член экипажа выполнял задания на 200 — 300 проц., судно вышло в рейс на семь дней раньше срока. На ремонте особенно хорошо поработали матросы Васильев, Голубцев и Ручкин. Ежедневно они выполняли по три-четыре нормы.

Под руководством капитана тов. Берзиньш штурманы парохода разработали стахановский график скоростных рейсов. В апреле этот график не нарушался. В комплексном соревновании с портовиками экипаж достиг того, что судно разгружалось и грузилось в три—три с половиной раза быстрее обычного. В результате в прошлом месяце пароход «Аретуза» вместо 6 плановых рейсов сделал 11. Было не только наверстано время, затраченное на ремонт, но и выполнено апрельское задание по тоннам на 176,3 проц. и по тонно-милям на 145,8 проц. Накануне Первого мая экипаж рапортовал о досрочном завершении плана перевозок первого полугодия.

С. ПЕНЧАЛОВ,

инструктор политотдела Латвийского пароходства.

По суточному графику

На строительных площадках развертывается социалистическое соревнование. Рабочие, инженерно-технические работники строительного управления № 2, отвечая на призыв сочинских строителей, обязались выполнить годовой план к 7 ноября и сдать сверх плана 300 кв. метров жилой площади, 3 тысячи кв. метров производственных площадей и 130 погонных метров причалов.

Строители дали слово применять скоростные методы строительства, сдавать работы на «хорошо» и «отлично» и не менее чем на 5 проц. против плана повысить производительность труда.

Коллектив строительного управления № 4 взял обязательство выполнить годовую программу ко Дню Сталинской Конституции — 5 декабря, поднять на 13 проц. производительность труда и досрочно сдать в эксплоатацию ряд об'ектов.

Большое внимание в своих обязательствах строители уделили борьбе за качество. С этой целью они обязались создать не менее шести бригад отличного качества, установить шефство инженеров и техников над молодыми рабочими, перейти на работу по суточному графику.

В социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1950 года вступили коллективы Туапсинского механического завода Главморстроя, Стрельнинской судоверфи и других строительных организаций морского флота.

А. БЕЗУГЛОВ.

Проверяем выполнение социалистических обязательств

Стахановские дела экипажа парохода „Кишинев“

Было это накануне первого мая. Скрылся вдали маяк, мигавший с одного из островков пролива Босфор Восточный. За кормой стелилась ровная пенистая полоса. Стоявший на командном мостике парохода «Кишинев» старший механик Николай Никифорович Котельников громко сказал:

— Отлично идем, правда?

— Да, мили на три быстрее обычного, — ответил вахтенный штурман.

— Молодцы механики, хорошо потрудились!

А поработала машинная команда парохода «Кишинев» во время зимней стоянки действительно много и плодотворно. По всем правилам была проведена правка лопастей гребного винта. Механики и машинисты хорошо показали себя на таких работах, как замена поршневых и золотниковых колец цилиндров двигателя. Отлично отрегулировав машину, они нашли для нее самый выгодный режим работы, ликвидировали пропуски пара, привели в образцовый порядок котельную установку. И вот результаты большой работы налицо. Моряки с удовлетворением посматривали на вертушку лага: она вращалась значительно быстрее, чем в прошлых плаваниях. Если в прошлом году до ремонта «парадный» ход «Кишинева» не превышал 6 миль в час, то теперь пароход делал 8.5—9 миль. В первом же рейсе экипаж направил все свои силы и знания не только на образцовое завершение его, но и на выполнение обязательств по соревнованию за экономию топлива и смазочных материалов. Мысль начать это соревнование зародилась так: судно прибыло в один из небольших портов Приморского побережья. Вечером, закончив работу, моряки, собравшись в красном уголке, слушали по радио последние известия. Диктор рассказывал о замечательном патриотическом почине бригадира обувной фабрики «Парижская Коммуна» Лидии Корабельниковой и старшего мастера фабрики кожевенных изделий Федора Кузнецова.

И, как всегда, новое, прогрессивное начинание моряков глубоко заинтересовало. Застрельщиками соревнования за экономию выступили коммунисты. На внеочередном открытом партийном собрании они по-деловому обсудили возможности коллектива, наметили ряд пунктов социалистического обязательства в ответ на почин Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова.

Моряки горячо поддержали инициативу коммунистов и единогласно решили: на сэкономленном топливе сделать в нынешнем году рейс по Приморской линии, работать четыре рейса на сэкономленном машинном масле, покрасить корпус судна сбереженными в течение года красками, сократить расход воды на 5 проц.

Экономия топлива прежде всего зависит от кочегаров. У неумелого кочегара топлива расходуется много, а давление пара в котлах никак не достигает нужного. Вот почему на судне стали добиваться, чтобы все вахты переняли опыт работы кочегара комсомольца Павла Кирницкого.

Молодой кочегар Павел Кирницкий одним из первых на судне приступил к чистке топок шахматным порядком. Этот метод, дающий значительную экономию топлива, получает ныне у всех кочегаров широкое распространение.

Второе условие успешной борьбы за экономию топлива — четкая работа машин и всех механизмов. «Машина — сердце корабля» — говорят на «Кишиневе». Механики и машинисты внимательно прислушиваются к работе машины, всегда во-время замечают и устраняют самые малейшие ненормальности в ее работе. Когда судно стоит в порту, моряки непременно занимаются профилактическим ремонтом механизмов. Старший механик коммунист тов. Котельников правильно регулирует работу цилиндров и этим повышает мощность машины.

Для того, чтобы обеспечить работу механизмов в четырех рейсах на сэкономленном масле, машинный коллектив реконструировал регенерационный аппарат, добился более эффективной работы его. Теперь машинные колодцы хорошо изолированы: отсюда масло не вытекает. Установив ручную помпу, моряки облегчили сбор отработанного масла. Собранное и отлично отсепарированное масло вновь используется для смазки не только вспомогательных механизмов, но и главной машины.

Творческая мысль моряков работает неустанно. Моряки находят все новые и новые возможности экономить топливо, смазочные материалы и воду. Еще недавно расход воды был велик. Много ее терялось из-за того, что через атмосферную трубу пароструйных насосов, выходившую на палубу, пар уходил в воздух. Теперь эта труба отведена в конденсатор, расход воды сократился почти на две тонны в сутки. По предложению второго механика Андрея Андреевича Марченко на судне изготовлен простой, но весьма облегчивший работу моряков штамп для изготовления прокладок к паросекциям котлов. Готовясь к очередной котлочистке, третий механик Петр Корень и машинист тов. Курицин заранее заготовили сотни прокладок. Работая на этом штампе, они тратят на изготовление каждой прокладки всего 15 секунд. Теперь котлочистка не задержится.

Не отстают от машинной команды и члены палубной команды. Соревнуясь за получение звания «Отличная судовая вахта», они добиваются точного вождения судна по курсу, изучают все виды связи, по-хозяйски следят за судовым инвентарем. У матросов работы достаточно: нужно во-время подготовиться к грузовым операциям, обеспечить четкую посадку и высадку пассажиров, привести в порядок спасательные средства, подкрасить надстройки и т. п. И все же они находят время для того, чтобы пополнить судовой инвентарь за счет использования изношенных швартовных концов, старых брезентов и т. д. За борт «старье» не выбрасывается. Матросы плетут из обрывков концов кранцы, ремонтируют грузовые сетки, из кусков брезента шьют рукавицы. Особенно много таких работ делают матрос Виктор Чулошников, плотник Иван Докукин и боцман Михаил Терлецкий.

Матросы любят свое судно, стараются, чтобы оно выглядело чистым и опрятным. Здесь покрасочные работы чередуются с мойкой корпуса, надстроек, мачт и стрел прощелоченной водой. Чтобы экономно расходовались краски, опытные моряки учат молодежь правильно работать кистью, заставляют тщательно растирать краску, не разбрызгивать ее, беречь каждую каплю. Секретарь партийной организации судна тов. Воропаев обучил молодого матроса Николая Томилина технике покраски. Сейчас Томилин — лучший маляр судна.

Упорный коллективный труд экипажа в борьбе за экономию приносит успехи. Социалистическое обязательство претворяется в жизнь. В бункерах создаются запасы сэкономленного угля. В лицевой счет экономии записываются десятки килограммов сбереженного масла, краски, ремонтных материалов. С каждым днем пополняются ряды энтузиастов борьбы за экономию. Об их делах рассказывают в своих беседах агитаторы и пропагандисты. Готовя очередной номер стенной газеты, редколлегия задалась целью показать первые достижения коллектива. Члены редколлегии: судовой медик Полина Васильевна Довгань, электрик Николай Зотов и старший механик Николай Никифорович Котельников любовно выполняют большую и почетную работу. Они стараются как можно полнее отразить в судовой печати многогранную жизнь экипажа, жизнь советских моряков, любящих труд, видящих в нем свой патриотический долг.

П. ВЛАДИМИРОВ.

Военный гений русского народа

К 150-летию со дня смерти А. В. Суворова

18 мая 1950 г.—большая дата в нашем историческом календаре: сто пятьдесят лет со дня кончины великого полководца, одного из основоположников русского военного искусства, генералиссимуса российских войск Александра Васильевича Суворова.

Советский народ глубоко чтит память об этом выдающемся военачальнике. Имя Суворова дорого советским людям. Слава о его героических походах живет и в наши дни.

Любовь к Родине, преданность своему народу руководили Суворовым на многотрудном воинском поприще в условиях мертвящей косности и реакционной рутины правящих кругов феодально-крепостнической России. Суворов в отличие от многих военных «деятелей» того периода не был притворным «пологером», а являлся не только полководцем, но и первым солдатом, не только прилежным наставником, но и лучшим другом своих «чудо-богатырей». Денис Давыдов тысячу раз прав, утверждая, что «Суворов положил руку на сердце русского солдата и изучил его биение».

Суворов останется в нашей памяти как самоотверженный патриот, смелый новатор, великий полководец, талантливейший организатор, поднявший передовое русское военное искусство на новую, высшую ступень и своими победами умноживший славу и могущество нашей Родины. Суворов был на голову выше современных ему самых прославленных полководцев Запада.

*

А. В. Суворов родился в Москве 13 (24) ноября 1730 года в семье военного. С детства он мечтает о военной профессии и настойчиво готовится к военной службе.

Двенадцатилетним мальчиком он уже был зачислен солдатом в списки Семеновского полка. Достигнув совершеннолетия 1(12) января 1748 года, Суворов вступает в армию капралом и только шесть лет спустя получает первый офицерский чин. Шесть лет тесного общения с солдатами позволили будущему полководцу хорошо изучить быт и настроения русских солдат, их прекрасные боевые качества. Суворов искренне полюбил простых русских людей. С тех юношеских еще лет Суворов всегда подчеркивал, что «солдат дорог», и впоследствии сделал правильный вывод, что человек-воин является главным, решающим фактором победы.

Свое первое боевое крещение Суворов получил во время семилетней войны (1756 — 1762 гг.), в которой Россия выступала против Пруссии на стороне Австрии. Он участвует во взятии русскими войсками Берлина и особо отличается в сражениях при Ландсберге, Гольнау и в других местах.

Командование дало высокую оценку боевым действиям Суворова, отметив, что он «быстр при рекогносцировке, отважен в бою и хладнокровен в опасности».

В 1762 г. Суворов был произведен в полковники и назначен командиром вначале Астраханского, а затем Суздальского пехотного полка.

В Новой Ладоге, где стоял Суздальский полк, Суворов с 1763 по 1768 г. с успехом заложил фундамент своей системы обучения и воспитания войск, в корне отличавшейся от западноевропейских методов боевой подготовки. В отличие от наемных армий Запада, комплектовавшихся за счет всякого рода деклассированных наемников, в том числе из иностранцев, русская армия пополнялась за счет рекрутского набора и имела национально однородный состав. Это обстоятельство являлось для того времени ее преимуществом.

Взгляды Суворова на воспитание и обучение, продолжавшие традиции его славных предшественников Петра I и Румянцева, изложены в суздальском «Полковом учреждении» и главным образом в написанной позднее знаменитой «Науке побеждать».

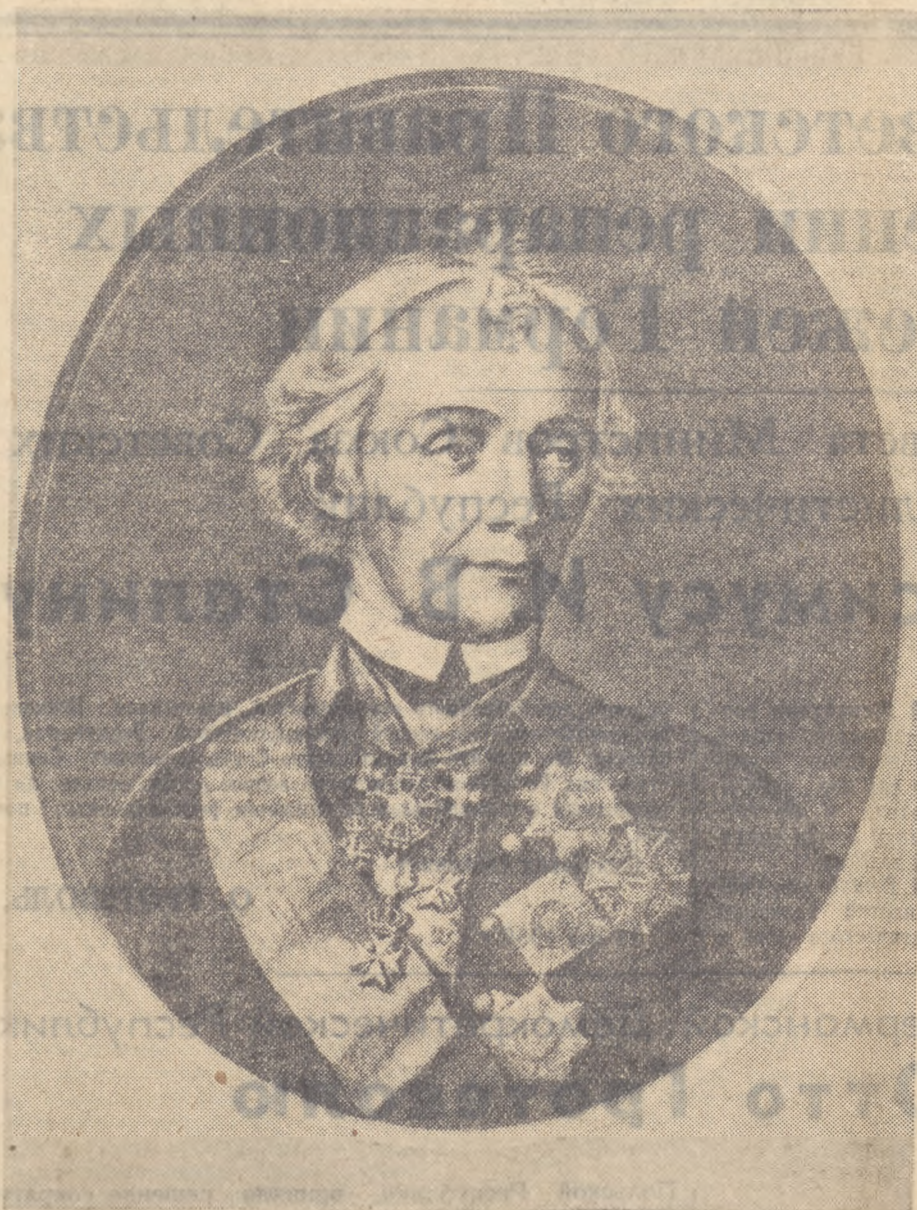
Суворов требует от подчиненных инициативных, смелых, решительных действий — «каждый воин должен понимать свой маневр»; учит только тому, что потребуется в боевой обстановке — «солдат и в мирное время на войне»; готовит к стремительным маршам и сокрушительным штыковым ударам, одновременно отдавая должное и прицельному огню. «Надо бить умением, а не числом», — это суворовское требование определяло действия руководимых им войск в многочисленных боях. Со всей силой суворовский гений самобытного новатора проявился в русско-турецких войнах. Под Туртукаем суворовский отряд численностью в 500 штыков, поддержанный кавалерией, смело форсирует Дунай и наносит поражение четырехтысячному отряду противника. Здесь Суворов успешно применяет новый боевой порядок, основанный на сочетании действий колонн с рассыпным строем стрелков. Крупные поражения наносит Суворов туркам в сражениях при Гирсово и у Козлуджи, где им был разгромлен 40-тысячный турецкий корпус. Не имея возможности продолжать войну, турки приняли русские условия, и 10(21) июля 1774 г. состоялось заключение Кучук-Кайнарджийского мирного договора. В 1787 г. бредившая реваншем, подстрекаемая к тому же западными державами Турция об'являет войну России. И снова в этой войне ярко проявились суворовский военный гений, его полководческое мастерство.

1 (12) октября 1787 года сильная неприятельская эскадра начала высадку десанта на Кинбурнской косе. Несмотря на превосходство турок в численности и поддержку огнем неприятельского флота, Суворов позволил им беспрепятственно высадиться на берег, а затем в решительном сражении разгромил турецкий десант, из которого спаслась лишь десятая часть. В этом бою Суворов, дважды раненый, продолжал оставаться в строю.

В июле 1789 года Суворов, проделав со своими полками за 28 часов пятидесятиверстный переход, неожиданно с самого сложного направления произвел стремительное нападение на турецкий лагерь под Фокшанами и разгромил 30-тысячную турецкую армию.

Еще более блистательной была победа Суворова в сентябре того же года на реке Рымник, где он с 25 тысячами своих войск разгромил по частям стотысячные турецкие силы.

В начале 1790 г. Россия предложила турецкому правительству заключить мир, но это предложение Порта отвергнула. Серьезным препятствием для дальнейшего русского наступления являлась крепость Измаил с многочисленным гарнизоном и совершенными укреплениями. Один из турецких пашей на требование капитуляции гордо ответил: «Скорее небо упадет на землю и Дунай остановится в своем течении, чем сдастся Измаил». Русское командование также не верило в падение Измаила — «крепости без слабых мест». Суворов, прибыв под Измаил, принял решение штурмовать крепость. За неделю он сумел тщательно разведать оборону противника, подготовить войска к штурму, организовать четкое взаимодействие артиллерии, пехоты и флота и за один день взять неприступную крепость штурмом.



О взятии Измаила Суворов писал: «Не было крепче крепости, обороны отчаянней, чем Измаил. Только раз в жизни можно пускаться на такой штурм». Этой блистательной операцией Суворов опроверг существовавшие на Западе методы взятия крепостей путем длительной осады.

Падение Измаила сыграло решающую роль в окончании войны. По мирному договору 1791 года Россия упрочила свое положение на берегах Черного моря.

Весной 1796 года Суворов назначается командующим русскими войсками на юге. Здесь он пишет знаменитое наставление «Наука побеждать», в котором обобщает свой богатый боевой опыт.

Вступление на престол Павла I, горячего поклонника прусской военной системы, резко отразилось на судьбе полководца. За свои демократические и прогрессивные взгляды он был уволен из армии и сослан под надзор полиции в село Кончанское Новгородской губернии. Так великодержавный самодур «оценил» заслуги Суворова перед Россией.

Два года продолжалась опала Суворова, но не смогла сломить взгляды полководца. В начавшейся войне России, Англии и Австрии с Францией союзники потребовали, чтобы Суворов возглавлял об'единенные силы в Северной Италии, и Павел был вынужден дать на это согласие. Итальянский и Швейцарский походы Суворова в 1799 году — последняя блистательная страница его боевой славы, венец полководческой деятельности маститого фельдмаршала. Окруженный шпионами, наталкивавшийся на постоянное вероломство «союзников», Суворов в битвах при р. Адда, на р. Треббия и у Нови наносит решительное поражение французским полководцам. Северная Италия в короткий срок была очищена от оккупантов.

Желая единолично воспользоваться плодами победы, австрийцы добиваются перевода суворовских войск в Швейцарию. Несмотря на предательство «союзников», на отсутствие снабжения, суворовские чудо-богатыри побеждают самую природу и с боями преодолевают Альпы, готовые к новым боям. «Русский штык прорвался сквозь Альпы», — говорил об этом невиданном походе сам Суворов. Энгельс оценивал его «самым выдающимся из всех современных альпийских переходов».

10 (21) октября 1799 г. военный союз с Австрией был расторгнут и суворовские войска отозваны. Павел I, скрепя сердце, присвоил Суворову звание генералиссимуса российских войск и снова обрек его на опалу.

Подорванное многочисленными ранениями и походами здоровье Суворова не выдержало новых гонений, и менее чем через месяц после возвращения в Петербург 6 (18) мая 1800 г. гениального полководца не стало.

*

А. В. Суворов вошел в историю как великий полководец, один из основоположников русского военного искусства, талантливый дипломат, выдающийся деятель своей эпохи.

Из суворовской школы вышли такие прославленные прогрессивные военачальники, как Багратион и другие. Выдающимся последователем и учеником Суворова считался другой великий полководец, М. И. Кутузов, под руководством которого русские армии разгромили Наполеона. Преемник и последователь Петра I и Румянцева, Суворов продолжал лучшие традиции русского воинского искусства, ставшего уже в XVIII столетии самым передовым. Он решительно ломал старую систему обучения и воспитания войск, внедрял новые формы и методы боя, проникнутые наступательным духом, двигал вперед русскую военную мысль.

Суворов подчеркивал «три воинских искусства», три неизменных условия победы — «глазомер, быстрота и натиск», включая в эти понятия умение предвидеть события, правильно оценить обстановку, найти слабое место в обороне врага, а затем быстрыми решительными действиями добиться победы.

Главной целью своей стратегии и тактики Суворов ставил не захват территории, не оттеснение противника, а прежде всего разгром его живой силы. «Оттеснен враг — неудача, отрезан, окружен, рассеян — удача». В отличие от западноевропейской кордонной стратегии и линейной тактики, приводившей к распылению сил, Суворов требовал сосредоточения основных сил на решающих направлениях.

Неправильно Суворову, не терпевшему слова «ретирада» (отступление), его недоброжелатели приписывали, что он признавал только наступление. Суворов добивался гибкого решения боевых задач в зависимости от конкретной обстановки, не пренебрегая и обороной, но обязательно активной, с последующим переходом в контрнаступление.

«Ни одного поста не должно считать крепостью, нет стыда уступить пост превосходному в числе неприятелю. Напротив того, в том и состоит военное искусство, чтобы во-время отступить без потери... Уступленный пост можно снова занять, а потеря людей невозвратима; нередко один человек дороже самого поста».

В выборе формы боя Суворов не терпел схоластики и шаблона. Суворов высоко ставил личный пример командира в бою и зачастую сам возглавлял атаки в кризисные моменты боя.

Высокообразованный военачальник, Суворов всегда добивался сочетания теории с практикой. «Никакой баталии,—говорил он, — в кабинете выиграть не можно и теория без практики мертва». «Чем ближе к врагу, тем лучше».

В полководческой деятельности Суворова ярко проявились национальные особенности русского военного искусства и его передовой характер.

*

Полтора столетия отделяют нас от того дня, когда умер Суворов. За это время свершились крупнейшие исторические преобразования в нашей стране. Победа Великой Октябрьской социалистической революции привела к торжеству нового, самого передового общественного и государственного строя, какого еще не знала история человечества. Коренным образом изменился облик страны, изменился духовный облик нашего народа. Созданная Лениным и Сталиным Советская Армия — армия нового типа—под гениальным водительством товарища Сталина дважды отразила вооруженный натиск мирового империализма. Товарищ Сталин на гранитной основе марксистско-ленинской идеологии создал новую советскую военную науку, самую передовую в мире.

И только в нашу новую историческую эпоху волнующие деяния Суворова получили всеобщее признание и достойную оценку. Только в наши дни новым сверкающим блеском засиял исключительный самобытный талант и военный гений Суворова.

Советский народ бережно относится к суворовскому военному наследству. В 1918 году по предложению Ленина основные суворовские заветы из «Науки побеждать» были включены в первую служебную книжку красноармейца.

В суровые дни 1941 года, когда оголтелые фашистские орды рвались к Москве, товарищ Сталин в своей исторической речи с Ленинского мавзолея напутствовал воинов словами:

«Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков — Александра Невского, Димитрия Донского, Кузьмы Минина, Димитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!».

Оценивая заслуги великого полководца, советское правительство учредило военные ордена Суворова, которыми награждены лучшие соединения Советской Армии и многие прославленные маршалы и офицеры Вооруженных Сил.

Отмечая стопятидесятилетие со дня смерти А. В. Суворова, советский народ еще раз отдает дань памяти великого патриота, талантливейшего полководца, верного сына своей Родины.

Полковник П. ЯХЛАКОВ.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Партийно-политическая работа на танкере „Кремль"

От правильной постановки партийно-политической, воспитательной работы среди моряков в значительной степени зависит успешное решение хозяйственных задач, стоящих перед морским флотом.

Непосредственное руководство и организация партийно-политической и культурно-массовой работы на судне возлагаются на первого помощника капитана. Он призван воспитывать моряков в духе безграничной любви и преданности своей социалистической Родине, большевистской партии и советскому правительству. Его долг —прививать личному составу высокую революционную бдительность, строжайшую дисциплинированность, воспитывать у моряков честное, добросовестное отношение к исполнению служебных обязанностей.

Первый помощник капитана организует и лично проводит агитационно-массовую, пропагандистскую работу на судне, руководит деятельностью партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Его обязанности и права с предельной четкостью определены в «Уставе службы на судах морского флота Союза ССР».

Примером четкого выполнения служебных обязанностей может служить работа первого помощника капитана теплохода «Кремль» тов. Бурлакина.

Партийно-политическая работа на теплоходе «Кремль» носит целеустремленный характер, тесно увязывается с производственными задачами экипажа. Тов. Бурлакин оказывает повседневную помощь партийной, профсоюзной и комсомольской организациям в воспитании личного состава, в мобилизации моряков на успешное выполнение и перевыполнение планов перевозок.

На этом судне большинство коммунистов и комсомольцев служит примером для всего экипажа в работе, учебе и дисциплине. Вопросы производственной деятельности судна часто обсуждаются на партийных, профсоюзных и комсомольских собраниях. Проводятся эти собрания довольно регулярно и при высокой активности коммунистов.

К подготовке партийных собраний привлекается широкий актив. Обычно все коммунисты участвуют в обсуждении и решении практических вопросов работы парторганизации. На собраниях развертывается острая критика и самокритика; принимаемые решения конкретны, в них указываются ответственные лица и сроки выполнения тех или иных мероприятий.

В судовой парторганизации хорошо поставлен контроль за исполнением принятых решений. Секретарь парторганизации, как правило, докладывает на партийных собраниях о ходе выполнения ранее принятых решений.

Достоинством тов. Бурлакина является то, что он на лучших примерах воспитывает моряков в духе коммунистического отношения к труду, прививает им любовь к своему судну. Большое внимание он уделяет развертыванию социалистического соревнования и применению опыта передовых экипажей флота. В результате весь коллектив теплохода включился в соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта», за увеличение скорости и грузопод'емности судна. Итоги социалистического соревнования подводятся регулярно и ежемесячно обсуждаются на общих профсоюзных собраниях.

На судне создано непримиримое отношение к малейшим нарушениям дисциплины, ведется решительная борьба за точное и беспрекословное выполнение уставов, приказов и распоряжений начальников. Нарушители дисциплины подвергаются острой критике на собраниях и в судовой стенной газете. Партийный актив, агитаторы, начальствующий состав раз'ясняют морякам указания В. И. Ленина и И. В. Сталина по вопросам трудовой и государственной дисциплины, раз'ясняют отдельные положения из уставов морского флота. Все это положительно сказывается на работе экипажа, способствует укреплению дисциплины. С июня прошлого года на теплоходе «Кремль» не было ни одного случая нарушения трудовой и государственной дисциплины.

Огромное значение имеет политическая закалка экипажа. Тов. Бурлакин умело организовал политическую учебу личного состава. Весь экипаж судна занимается повышением своего идейно-теоретического уровня. Первый помощник капитана здесь постоянно осуществляет контроль и оказывает помощь коммунистам, самостоятельно изучающим марксистско-ленинскую теорию. С этой целью он проводит консультации, индивидуальные беседы, товарищеские собеседования по изучаемым темам.

Большую работу среди экипажа проводит агитколлектив судна. Парторганизация оказывает помощь агитаторам в повышении их идейно-теоретического уровня. Перед проведением бесед и докладов тов. Бурлакин обычно дает агитаторам советы, инструктирует их по существу докладов и бесед, помогает подобрать литературу. Кроме того, он часто присутствует на беседах агитаторов, а затем вместе с ними обсуждает качество и содержание проведенных бесед.

На теплоходе хорошо поставлен выпуск стенных газет. Здесь можно увидеть стенную газету «Кремлевец», отражающую жизнь и деятельность экипажа, «Крокодил», подвергающий резкой критике малейшие недостатки в работе. Газета «Все хочу знать» освещает научно-технические вопросы, «Радиоальманах» освещает вопросы текущей политики.

Первый помощник капитана постоянно заботится о росте партийного актива и оказывает помощь парторганизации по вовлечению всех коммунистов в активную внутрипартийную работу. Так, член ВКП(б) тов. Хатьян слабо работал над повышением своих теоретических знаний, редко выступал на партийных собраниях, даже не всегда аккуратно выполнял партийные поручения. Тогда тов. Бурлакин стал чаще беседовать с ним о его работе и учебе, помог ему научиться правильно работать над книгой, составлять конспекты, консультировал по отдельным вопросам. Затем ему стали поручать проводить беседы с моряками, помогая предварительно подготовиться и провести беседу по тому или иному вопросу. Сейчас тов. Хатьян является одним из лучших пропагандистов судна, часто выступает с беседами и докладами, руководит политшколой, упорно работает над повышением своего идейного и общекультурного уровня.

Всю свою работу тов. Бурлакин увязывает с капитаном судна, всемерно поддерживает его авторитет, советуется с ним по практическим вопросам.

Правильно организованная партийно-политическая и воспитательная работа среди экипажа способствует систематическому выполнению и перевыполнению судном государственного плана грузоперевозок, экономии топлива и смазочных материалов. План 1949 года теплоход «Кремль» выполнил по тоннам на 113 проц. и тонно-милям на 107 проц. Экипаж добился снижения себестоимости одной тонно-мили на 14 проц. и получил 235 тыс. рублей сверхплановой прибыли. За второе полугодие прошлого года экипаж при выполнении рейсовых заданий сэкономил в общей сложности 340 часов.

Тесная, повседневная связь с личным составом, глубокое изучение людей, отзывчивость к запросам и нуждам каждого моряка создали тов. Бурлакину заслуженный авторитет и уважение среди коллектива судна.

В постановке партийно-политической и воспитательной работы на теплоходе «Кремль» имеются и некоторые недостатки. Так, слабо поставлено воспитание кандидатов в члены ВКП(б), не весь начальствующий состав принимает активное участие в воспитательной работе среди членов экипажа, не всегда удачно организуется культурный досуг моряков.

Устранение этих недостатков будет способствовать дальнейшему улучшению воспитательной работы среди моряков, повысит их производственную активность.

Н. АНТОНОВ.
И. АЛЕКСЕЕНКО.

В Политическом управлении Министерства морского флота

Несколько месяцев назад Политуправление Министерства морского флота совместно с Главным управлением учебных заведений проверяло Таллинское мореходное училище. На-днях в Политуправлении были заслушаны доклады начальника училища тов. Папп и заместителя начальника по политической части тов. Мюркхайн об учебной и воспитательной работе в училище. С содокладами выступили заместитель начальника Главного управления учебных заведений тов. Гамаюнов и инструктор Политуправления тов. Васильев. Из докладов и содокладов выяснилось, что начальник Таллинского мореходного училища тов. Папп и его заместитель по политической части тов. Мюркхайн плохо организуют воспитание курсантов.

В училище неудовлетворительно организован учебный процесс, некоторые преподаватели не отвечают своему назначению, 50 курсантов имеют неудовлетворительные оценки в учебе. Начальник училища тов. Папп не вникает в учебный процесс, редко бывает на занятиях, не контролирует работу преподавателей. Не на должной высоте дисциплина как среди курсантов, так и среди преподавателей.

Плохо поставлена в училище политико-воспитательная работа среди курсантов. Политинформации проводятся всего лишь раз в неделю. Начальник училища тов. Папп и заместитель начальника по политической части тов. Мюркхайн устранились от проведения политинформаций, поручив это дело другим работникам. Плохо поставлена в училище политико-воспитательная работа среди преподавательского персонала. О налаживании ее не заботятся ни руководство училища, ни партийная организация. В училище не видно ведущей роли преподавателей-коммунистов. Они почти не участвуют в организации учебного процесса и в воспитательной работе среди курсантов. Начальник училища оторван от курсантов, редко бывает в кубриках, в его руководстве жизнью училища преобладает метод администрирования.

Политическое управление обязало начальника училища тов. Папп и его заместителя тов. Мюркхайн принять все меры к быстрейшему устранению отмеченных недостатков.

В стороне от главного

Недавно состоялась профсоюзная конференция Тихоокеанского бассейна.

Какие мероприятия осуществляет бассейновый комитет в борьбе за высокую производительность труда, за широкое развертывание социалистического соревнования? Как он занимается распространением новаторских починов? На эти и многие другие животрепещущие вопросы участники бассейновой конференции профсоюза рабочих морского транспорта ожидали услышать от председателя Тихоокеанского бассейнового комитета профсоюза тов. Сокура исчерпывающий ответ. И то, что, несмотря на обширность отчетного доклада, тов. Сокур не смог со всей полнотой и четкостью показать деятельность бассейнового комитета как руководителя и организатора социалистического соревнования в бассейне, отнюдь не об'ясняется «неумелым составлением» доклада, его разбросанностью. Просто-напросто тов. Сокуру не на что было опереться, нечего было рассказать делегатам.

Докладчик ограничился сухим перечислением цифр, показывающих рост рядов стахановцев и ударников, привел несколько имен передовиков производства, названий лучших судов бассейна, слегка пожурил себя, низовые профорганизации и хозяйственников за элементы формализма в руководстве социалистическим соревнованием и, осветив общими фразами задачи профсоюзных организаций бассейна в области производственно-массовой работы, перешел к следующему разделу доклада.

Далек и оторван бассейновый комитет от трудовой жизни коллективов бассейна. Он, что называется, «добру и злу внимая равнодушно», лишь пишет отчетные данные, составляет сводки, циркуляры, формуляры.

Много замечательных дел проходит мимо бассейнового комитета. Соревнуясь за увеличение технической скорости судов, моряки достигают неплохих успехов. Бассейновый комитет о них не знает. Не заинтересовался бассейновый комитет и важнейшим начинанием экипажа парохода «А. Марти». Отказавшись от длительного заводского ремонта, моряки самостоятельно привели механизмы в образцовый порядок и теперь успешно совершают плавания. Славная инициатива стахановцев нашла одобрение многих экипажей бассейна, и только руководители бассейнового комитета профсоюза и пальцем не шевельнули, чтобы содействовать еще более широкому ее распространению. Без участия бассейнового комитета началось на флоте соревнование за получение почетного звания «Отличная судовая вахта», за экономию топлива, смазочных и других материалов.

Президиум бассейнового комитета сводит всю свою работу лишь к подведению итогов социалистического соревнования судов, портов, участков, заводов. Получив затребованные сводки, комитет составляет общую «итоговую» сводку и вновь забывает о социалистическом соревновании до очередного заседания. Здесь никто не пытается проанализировать, почему один экипаж работает высокими темпами, а другой отстает. Как могло случиться, что среди сотен механизаторов Владивостокского порта лишь немногие крановщики работают по методу Никиты Беспалого? Почему свыше 900 портовиков не имеют индивидуальных социалистических обязательств? Отчего только на одной третьей части судов бассейна организовано соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта»?

Известно, что важнейшим условием правильной организации соревнования является его гласность, взаимная проверка и обмен опытом соревнующихся. Докладчику оказалось достаточно всего двух-трех фраз для освещения этого важнейшего вопроса. «До сего времени плохо практикуется проверка между соревнующимися бригадами, цехами, судами, участками. Мало наглядной агитации, неудовлетворительно популяризируются передовые люди бассейна и опыт их работы», — откровенно заявил тов. Сокур, видимо, забыв, что в начале доклада он же сообщал делегатам конференции о том, что «в своей работе бассейновый комитет неуклонно руководствовался решениями X с'езда профсоюзов... всеми средствами мобилизовал трудящихся бассейна на выполнение и перевыполнение государственных планов».

Однако делегаты сумели разобраться в разноречивых заявлениях тов. Сокура. Они остро критиковали бассейновый комитет за неудовлетворительные методы руководства, за его отрыв от низовых профсоюзных организаций, за кабинетный стиль работы.

— Руководителей бассейнового комитета профсоюза моряки не знают, — говорил на конференции радист парохода «Кавказ» тов. Гребенник. — Ни тов. Сокур, ни остальные работники бассейнового комитета не удосуживались зайти к нам на суда. Организуя социалистическое соревнование, мы нередко не доводим его до конца. Совершаем промахи и ошибки в работе. Оказать же нам помощь бассейновый комитет времени не находит. В пароходстве процветает штурмовщина, десятки часов непроизводительно простаивают суда в портах, много затруднений встречается у моряков при проведении ремонтных работ. Бассейновый комитет не борется с этими недостатками, он ведет затворнический образ жизни.

Огромные задачи стоят перед профсоюзом в области воспитания трудящихся в духе коммунистического отношения к труду, в области дальнейшего улучшения материально-бытового обслуживания рабочих и служащих.

Но и для успешного решения этих важнейших вопросов бассейновый комитет также весьма мало проявляет инициативы и настойчивости. Достаточно сказать, что более чем на трети судов бассейна красные уголки отсутствуют.

Делегаты конференции тт. Жеманов, Шилов, Тупица, Бондаренко и другие справедливо критиковали бассейновый комитет за равнодушие к жилищно-коммунальному строительству. Бассейновый комитет не боролся за правильное использование огромных средств, которые отпускаются на строительство, ни разу не поставил со всей остротой вопроса о причинах, тормозящих выполнение государственных планов жилищного строительства. Сдача недостроенных домов в эксплоатацию, затягивание срока ремонта общежитий, детских садов, яслей, пионерских лагерей и многие другие факты нерадивого отношения хозяйственников к строительству лишь записываются в актах проверок бригад бассейнового комитета, акты подшиваются к «делу», строительство же продолжает идти неудовлетворительно.

Вполне обоснованные упреки были сделаны на конференции по адресу Центрального комитета профсоюза. Бригады, состоящие из работников Центрального комитета, не оказывают бассейновому комитету и другим профсоюзным организациям бассейна конкретной помощи. Длительное пребывание в бассейне они нередко посвящают лишь вопросам «ликвидации задолженности по членским взносам». Центральный комитет профсоюза не организует учебы руководящих профсоюзных работников, мало проявляет заботы об укреплении профсоюзных кадров. За последние четыре года, например, сменилось четыре председателя бассейнового комитета.

Конференция избрала новый состав бассейнового комитета. Он должен сделать соответствующие выводы из критики, которой участники конференции подвергли профсоюзных и хозяйственных руководителей.

В. ПОКРЫТЮК

ПОСТОЯННО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ МЕТОДЫ ЭКСПЛОАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

О план-графике портов

В своей статье, помещенной в № 5 газеты «Морской флот», тов. Борисов ставит вопрос о дальнейшем совершенствовании технологии перегрузочных работ в портах.

Мы познакомились с альбомом технологических карт Ленинградского порта и технологическими картами других портов. При всей их разнотипности, при всех их недостатках эти карты все же сыграли организующую роль во внедрении скоростных методов работы. Совершенно естественно, что составленная в начале навигации технологическая карта может в дальнейшем устареть. Ее надо систематически пересматривать, совершенствовать, изменять.

Технологическая карта должна отражать наиболее прогрессивные формы и методы труда. Поэтому необходимо постоянно изменять технологию работ. А для этого в каждом большом порту нужно создать технологическую группу или иметь технолога.

Чтобы успешно составить оперативный план перегрузочных работ, следует заблаговременно подготовить справочные материалы: схему оборудования причала с характеристикой машин, расположения путей и складов, карты по отдельным видам работ — трюмным, складским и вагонным.

Сектор механизации Центрального научно-исследовательского института морского флота подготовил к печати руководство по организации грузовых работ в портах с приложением оперативно-технологической документации.

В дополнение к наставлению о скоростной обработке судов мы рекомендуем план-график с учетом выполнения всех грузовых и вспомогательных работ за период пребывания судна в порту. План-график, составленный на основании передовой технологии, позволяет яснее видеть все недостатки, возникающие в процессе обработки судна, и мобилизовать все резервы порта на ускорение рейсооборота флота. По нашему мнению, план-график обработки судна со всеми показателями фактического выполнения дает портовикам в руки ценный материал для анализа методов скоростной обработки и дальнейшего их совершенствования.

Известно, что скоростные методы труда можно непрерывно совершенствовать. В этом отношении возможности велики. Тут и улучшение обслуживания судна (например, совмещение бункеровки с грузовыми операциями) и более широкое применение новой техники.

Тов. Борисов в своей статье приводит интересный пример поправок к технологической карте № 10-С по разгрузке цемента. Это правильно сделано, но еще далеко не исчерпывает всех возможностей. Карту можно исправлять не только за счет улучшения расстановки рабочих, но и за счет применения механизации в трюме судна.

В содружестве с механизаторами Ленинградского порта мы внесли в эту карту и свою поправку. Сейчас изготовляется по проекту инженеров Струкова и Оглоблина легкий дюралюминиевый транспортер для подачи цемента из отдаленных частей трюма к просвету люка. Применение такого устройства намного повысит производительность труда, и карте № 10-С придется еще раз подвергнуться изменению.

При составлении технологических карт в морских портах многие оперативные работники часто исходят из неправильного понимания назначения карты. Ее иногда составляют неверно. Технологическая карта должна отражать отдельно работу каждого механизма. По отношению к общему оперативному плану технологическая карта является вспомогательным документом, определяющим схему грузовой обработки.

Необходимо ввести единую систему оперативной и технологической документации во всех портах, дать подробную инструкцию по заполнению этих документов.

М. МОРОЗОВ,
руководитель сектора механизации Центрального научно-исследовательского института морского флота.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ КОНВЕЙЕРОМ

(В порядке обсуждения)

В прошлом году в эксплоатации флота Дальневосточного бассейна имелись серьезные недостатки. Эти недостатки не изжиты и по сие время. Пароходства и порты попрежнему работают рывками. Как правило, наиболее интенсивная отправка судов в море происходит в третьей декаде месяца, в последние дни декады. В портах Дальневосточного бассейна суда теряют много времени в ожидании причалов. И если полностью ликвидировать простои, то провозная способность флота неизмеримо возрастет.

Работа судов на регулярных грузовых линиях показала ряд преимуществ перед обычным методом эксплоатации флота. Однако перевозки грузов на этих линиях могли бы быть более успешными, если их хорошо организовать и полностью изжить непроизводительные простои судов в портах. Поэтому необходимо повседневно совершенствовать методы работы флота на регулярных грузовых линиях. На наш взгляд, значительно могут улучшить эксплоатацию флота конвейерные перевозки грузов.

Принцип конвейерных перевозок грузов состоит в том, что грузы перевозятся непрерывно. Движение флота между портами распределяется равномерно.

При конвейерных перевозках грузов суда должны одновременно перевозить грузы в один какой-либо порт. Предположим, с апреля по июнь три судна совершают рейсы в Петропавловск-на-Камчатке, следуя одно за другим. Так, первое судно, скажем, становится под погрузку в сахалинском порту Бошняково 1 апреля. После погрузки судно 8 апреля уходит в Петропавловск-на-Камчатке и прибывает туда через шесть дней. А уже 20 апреля, разгрузившись, снова уходит в Бошняково.

Второе судно становится в Бошняково на погрузку 9 апреля, то-есть сразу же после погрузки первого судна, и таким же порядком работает между двумя портовыми пунктами. Третье судно работает так же, как два первых.

Затем для использования благоприятного периода плавания конвейерное движение судов устанавливается между Бошняково и Северо-Курильском, а потом суда начинают работать между Бошняково и Нагаево. Когда в Нагаево будут доставлены все грузы, суда снова начнут совершать рейсы в Петропавловск-на-Камчатке и т. д.

Как видно из приведенного примера, при конвейерном способе эксплоатации флота исключается одновременный подход судов в порты и полностью используется благоприятный период навигации на Курильских островах.

В одном конвейере могут участвовать суда нескольких пароходств. Рассчитать необходимое количество судов, потребное для успешной работы конвейера, можно по следующей формуле:

$$n = \frac{2P\left(\frac{P_n}{P} + \frac{a}{24v}\right)}{P_n},$$

где P_n — грузовместимость судна,
P — судосуточная норма,
a — расстояние между портами,
v — скорость судна.

Допустим, во втором квартале текущего года нужно перевезти из Владивостока в Холмск и в Корсаков 150.000 тонн груза. Если поставить на конвейерную перевозку этих грузов суда грузопод'емностью в 2.400 тонн, имеющие скорость 8 узлов, то, исходя из формулы, получим число судов:

$$n = \frac{2 \times 800 \times \left(\frac{2400}{800} + \frac{562}{24 \times 8}\right)}{2400} = 4 \text{ судна.}$$

Значит, в конвейере должно работать четыре судна. Так как полный оборот судна равен

$$2 \times \left(\frac{2400}{800} + \frac{562}{24 \times 8}\right) = 12 \text{ суткам,}$$

то каждое судно сделает по 2,5 рейса в месяц, или по 7,5 рейса в квартал, и перевезет 18.000 тонн груза (2.400×7,5), а все четыре судна перевезут 72.000 тонн груза (18.000×4). Следовательно, для перевозки в Холмск и в Корсаков 150.000 тонн груза нужно иметь два конвейера по четыре судна в каждом. А в данное время в перевозках этого же количества груза занято 15—20 судов.

Метод конвейерной эксплоатации флота, как это доказывают примеры, имеет большие преимущества. Он создает ритмичность в работе флота. Конвейерные перевозки грузов поднимут на высшую ступень социалистическое соревнование между экипажами судов и коллективами портов, уменьшат потребность в тоннаже, позволят более правильно расставить флот по графику.

Н. ТАТАРЕНКО,
начальник Сахалинского пароходства.

* * *

ОТ РЕДАКЦИИ. Редакция просит работников эксплоатационных служб пароходств и портов выступить по поднятому тов. Татаренко вопросу.

Участник Всесоюзного социалистического соревнования работников морского транспорта один из лучших стахановцев теплохода «Украина» матрос А. Пшанцев. На морском флоте он трудится более 30 лет. На снимке: матрос А. Пшанцев за покраской командного мостика.

Фото Б. Васильева.

Улучшить обслуживание пассажирского флота

Успешно трудятся экипажи передовых пассажирских судов Дальневосточного пароходства. Хороших производственных показателей добились экипажи судов «Гоголь», «Смольный», «Сибирь», «Ильич», «Красноярск». Экипаж парохода «Гоголь» квартальное задание выполнил по тоннам на 220 проц. и по тонно-милям на 157 проц.

Эти трудовые достижения стали возможны в результате широко развернутого социалистического соревнования. Моряки пассажирского флота настойчиво боролись за увеличение скорости своих судов, использовали все возможности для ликвидации балластных пробегов.

Однако в работе пассажирских судов есть еще много недостатков, зависящих в первую очередь от работников пароходства. Многие суда до сих пор плавают без расписания. В нынешнем году пароход «Гоголь» сделал уже несколько рейсов. Однако опубликовать расписание работы этого судна невозможно. Дело в том, что механико-судовая служба пароходства перед каждым рейсом намеревается вывести пароход «Гоголь» из эксплоатации для ремонта электропроводки, но срок этого ремонта то и дело переносится.

Нередко пассажирские суда уходят в рейс со значительным опозданием, без достаточной загрузки трюмов. Порты еще не сумели организовать бесперебойное обслуживание пассажирского флота. Особенно неудовлетворительно работают сахалинские порты Корсаков и Холмск. Здесь суда простаивают из-за невыполнения норм грузовых работ и уходят в море с большим недогрузом. Пароход «Красноярск», например, может принимать в трюмы до 1.400 тонн груза. Между тем за два рейса из порта Корсаков судно доставило всего 800 тонн. По 250 тонн груза вместо 500 тонн перевозит пароход «Совет».

Нет еще достаточной четкости в работе морских вокзалов. На суда обычно принимают такое количество багажа, которое значительно превышает установленную норму. Багажом пассажиров загромождают коридоры, каюты. От этого портятся судовая мебель и инвентарь.

Оперативное диспетчерское руководство работой флота возможно только при своевременной и правильной информации, поступающей от капитанов судов. Капитаны судов «Гоголь», «Смольный» и «Совет» аккуратно и подробно сообщают о ходе грузовых операций, обращаются в пароходство со своими предложениями. Это позволяет диспетчеру быстро ликвидировать возможный простой или недогруз судна. Но, к сожалению, есть такие капитаны, которые еще недооценивают значения информации. К ним, например, относится капитан парохода «Красноярск» тов. Царев. Из его сводок трудно определить действительное положение дела. Чтобы выяснить обстановку, приходится заниматься дополнительными запросами, что, естественно, приводит к потере времени.

Таковы некоторые недостатки в эксплоатации и обслуживании пассажирских судов.

Ю. НОЧЕВНИК,
старший диспетчер Дальневосточного пароходства.

147 часов сэкономленного времени

АРХАНГЕЛЬСК. (Наш корр.). Каждый день к причалам Архангельского порта с верховьев Северной Двины подходят тысячетонные баржи с углем. Портовики разгружают их втрое быстрей обычного. За последние пять дней грузчики и крановщики Моссева острова выгрузили уголь с семи барж, затратив на это всего 70 часов вместо 217 по норме.

Архангельский и Рудин не терпят критики

Шло производственное совещание. Обсуждались итоги хозяйственной и финансовой деятельности Архморпути за прошлый год и задачи в предстоящую навигацию. Это совещание прошло бы, пожалуй, обычным в Архморпути порядком: вначале доклад, потом—прения. Свои речи выступавшие посвятили бы прежде всего успехам, а затем, избегая острой критики, которая всегда неприятно действует на руководителей Архморпути, и недостаткам.

Так оно и было бы, если бы в докладе о производственной деятельности земкараванов не были несколько приоткрыты ширмы, за которыми скрываются пороки хозяйственного руководства.

Годовой план по земснаряду «Чернышевский» выполнен с превышением на 24 процента, но достигнуто это за счет значительного удлинения рабочего периода. Основные производственные показатели, свидетельствующие об эффективном использовании земснаряда, далеко не удовлетворительны. Не выполнено задание по часовой и суточной производительности и коэфициенту рабочего периода земснаряда. Если при подсчете годового плана исходить из фактического рабочего периода судна, то тогда выполнение задания составит не более 82 процентов.

Прикрываясь общей цифрой перевыполнения плана по поднятому грунту, бывшие руководители земснаряда Пинчук и Пятлин мало занимались производством, заботясь больше о своих личных интересах. Вот анализ-то этих цифр и вывел из терпения начальника земкаравана. Решив, что ему все позволено, Пинчук обрушивается на выступивших с критикой его работы.

В ноябре прошлого года газета «Морской флот» опубликовала материал о развале трудовой дисциплины на земснаряде, зажиме критики. При проверке факты полностью подтвердились. После этого начальника земкаравана Пинчука отстраняют от работы, продолжая выплачивать ему заработную плату. Спустя месяц Пинчука увольняют в отпуск и выдают ему из фонда начальника 1667 рублей. Рейдовый профсоюзный комитет услужливо предоставляет ему путевку в дом отдыха.

Проходит еще месяц. Возвратившегося из отпуска Пинчука назначают начальником земкаравана «Вайгач». Несколько раньше, в декабре, багермейстера Пятлина возводят в должность мастера-наставника, обоих с повышенным окладом. Все это было сделано с ведома и согласия начальника Главморпути тов. Полякова, пожелавшего сохранить злостных нарушителей дисциплины, как «незаменимых» специалистов.

Сделано это им было после детального анализа всех материалов о нарушениях трудовой дисциплины в Архморпути. Основными причинами упадка дисциплины на судах и в управлении тов. Поляков в одном из своих писем справедливо считает «слабую политико-воспитательную и культурно-массовую работу и неправильную дисциплинарную практику». Мы добавим: и зажим критики со стороны некоторых руководителей. Были случаи, когда по самому незначительному поводу выносились строгие дисциплинарные взыскания, а виновные в серьезном нарушении дисциплины подвергались сравнительно мягкому наказанию.

«Из квартала в квартал, — читаем мы дальше в письме тов. Полякова, — нарушения увеличиваются, причем в четвертом квартале прошлого года их было больше, чем за все три предыдущих квартала».

Какой же вывод делает из этого тов. Поляков? Может быть, он указывает на меры, которые должны послужить укреплению дисциплины? Ничего подобного. Он подтверждает на деле ту негодную дисциплинарную практику, за которую сам же осуждает руководителей Архморпути.

Ряд земкараванов и судов технического флота не выполнил годового плана по суточной и часовой производительности, в частности земснаряды «Спуоркер», «Карская», а некоторые, как «Вайгач», «Вознесенский» и «Амур»,— и по кубатуре. В то же время Архморпуть в целом перевыполнил план дноуглубления. Можно ли в таком случае считать работу технического флота удовлетворительной? Мы не можем пока утверждать о наличии очковтирательства, но что предпосылки для этого имеются — факт неопровержимый. Разоблачить их мешает отсутствие критики работы хозяйственных руководителей.

Взять, к примеру, графики работы флота. Ни один из них не выдерживали, а составлено графиков было немало. По графику шаланды и буксиры были закреплены за земкараванами. В действительности команды судов не знали, когда и где они будут работать. Паровую шаланду «Индига», имеющую большую осадку, направили для работы в Онежский залив, где малые глубины, а мелкосидящие шаланды использовали в Архангельском порту.

Велики убытки от аварий. Так, по вине багермейстера Мартынова произошло 9 крупных аварий. Авария земснаряда «Двина» обошлась государству свыше миллиона рублей, но виновник ее не наказан.

Не лишне будет рассказать историю, последовавшую за аварией земснаряда «Двина». Составленный аварийной комиссией при капитане порта акт свидетельствует о том, что прямым виновником этой аварии является багермейстер земснаряда Мартынов. Именно он, вопреки требованию капитана тов. Помазкина, решил остаться на месте работ, несмотря на приближавшийся сильный шторм. Больше того, Мартынов приказал опустить черпаковую раму с тем, чтобы задержать дрейф судна. Это и привело к аварии. Деформировалась рама, нанесены повреждения корпусу. Земснаряд ремонтируется еще и сейчас.

Руководители Архморпути оспаривают акт аварийной комиссии, пытаясь всячески выгородить виновника аварии. Члены комиссии не соглашаются с доводами начальника Архморпути тов. Архангельского. Дело об аварии передается в прокуратуру Северного бассейна.

По просьбе тов. Архангельского, прокурор тов. Шалашов настаивает на созыве другой комиссии, в другом составе. Вопреки положению о порядке расследования морских аварий, создается новая, явно неправомочная комиссия, составленная по приказу начальника Архморпути из лиц, более или менее близко к нему стоящих, как, например, «берегового» капитана Жукова.

Но и эта комиссия так или иначе подтвердила виновность багермейстера Мартынова. Тогда начальник управления пишет в прокуратуру докладную записку, характеризуя Мартынова с самой положительной стороны. Согласившись с этими доводами, прокурор бассейна тов. Шалашов прекращает дело.

Этот случай лишний раз доказывает, что в Архморпути благоволят к нарушителям трудовой дисциплины. Не удивительно, что дисциплина на судах технического флота и в управлении не повышается, а падает. Не понесли наказания нарушители дисциплины—капитан паровой шаланды «Индига» Буслаев, начальник отдела кадров Чевский. Чувствуя свою безнаказанность, в мае вновь нарушил Устав службы на судах морского флота Союза ССР начальник земкаравана Пинчук.

В управление охотно принимают людей, уволенных за разные провинности из других организаций морского флота, как, например, Котцова, Железова и других.

Обстановка, создавшаяся в Архморпути, не содействует развертыванию критики и самокритики недостатков. Это показал и проходивший на-днях хозяйственный актив, на котором выступавшие критиковали недостатки в работе управления с оглядкой на начальство.

Происходит все это потому, что руководители Архморпути Архангельский и Рудин сжились с неполадками, не любят выносить сор из избы, не терпят критики по своему адресу.

С. ПРОКОФЬЕВ,
К. МАТВЕЕВ.

Плавание в сложных метеорологических условиях

Работа флота в сложных метеорологических условиях пред'являет к морякам повышенные требования. Как известно, безаварийное плавание есть результат хорошей подготовки судна к выходу в море и неукоснительного соблюдения моряками уставных обязанностей.

Подготовка к плаванию начинается с составления грузового плана. Зная мореходные качества судна (остойчивость, рыскливость, способность брать на себя воду или, наоборот, «отыгрываться» на зыби), капитан и его помощники должны ясно представить себе поведение груженого судна в различных навигационных условиях.

Перед погрузкой трюмы должны быть хорошо подготовлены, льяла и приемные сетки очищены, а льяльные крышки плотно подогнаны друг к другу и проконопачены. Это предотвратит возможность засорения льял. Нужно помнить, что засорение льяльных сеток делает судно совершенно беспомощным при внезапном поступлении воды. Чтобы предотвратить в таких случаях аварию, в машинном отделении необходимо иметь короткие спиральные шланги, с помощью которых можно в любое время удалить поступившую воду. Известны случаи, когда из-за отсутствия такого шланга суда попадали в очень тяжелое положение.

В процессе погрузки необходимо тщательно проверить штивку груза, надежно закрепить каждое тяжелое место. Крепление тяжеловесов в трюме — очень трудное дело: оно требует большого опыта. Грузчики нередко делают упущения в креплении тяжелых мест, и поэтому контроль за креплением должен быть постоянным.

После погрузки следует надежно закрыть люки. Если после укладки всех лючин остаются зазоры, их закрывают доской соответствующей толщины. Трюмный брезент укладывают на совершенно гладкую поверхность, а его концы заправляют под шины. Если при сильном шторме волны захлестывают палубу и вода бьет в люковые покрытия, то обыкновенные крепления шинами могут не выдержать. В таком случае делают дополнительное крепление: между шинами укладывают доски, которые прижимают к люку стальным тросом с помощью талрепов.

Одним из важнейших устройств на судне является рулевое устройство. Выход его из действия ставит судно перед опасностью. Поэтому руль и рулевой привод следует очень внимательно проверять и всякую неисправность устранять немедленно.

Осмотр рулевого привода, профилактический ремонт его и регулировка производятся заблаговременно, до выхода в море. Валиковый привод рулевого устройства нужно охранять от деформации и попадания грязи в подшипники, а у цепного — выбирать образующуюся слабину. Шкивы, по которым ходит штуртрос, нужно чаще разбирать, осматривать втулки на эксцентриситет.

При подготовке судна к выходу в море необходимо тщательно проверить румпельтали. Старший помощник капитана должен продумать оснастку талей таким образом, чтобы они хорошо работали, были прочны и долговечны. Стальные и растительные румпельтали нужно обильно смазывать тавотом или солидолом и вытягивать так, чтобы они легко погашали мгновенные нагрузки на перо руля.

После погрузки на судне должны исправно действовать все системы и механизмы. Такое судно готово встретить любую погоду.

При выходе в море якоря крепятся по-походному. Кроме стопоров на якорь-цепи обыкновенно накладываются добавочные найтовы, клюзы цепного ящика плотно забиваются клиньями, парусиной и сверху цементируются.

Подготовка балластного судна к выходу в море производится еще тщательнее. Незагруженное судно подставляет ветру и волнению высокий борт, его винт и руль работают наполовину оголенными, корпус сильно вибрирует, и судно испытывает удары под днище.

Для уменьшения дрейфа и улучшения мореходных качеств судна перед выходом в море его балластируют, то-есть заполняют забортной водой междудонные отсеки, диптанки и кормовые трюмы, что улучшает мореходные качества судна. В море во время шторма в зависимости от обстановки балластировку судна следует изменять. Если волна бьет под днище, рекомендуется утяжелить носовую часть судна, а когда машина работает с перебоями, то полезно заполнить балластом кормовые отсеки. Надо добиться, чтобы и винт работал с полной нагрузкой, и судно шло круче к зыби без ударов о воду.

При плавании в штормовую погоду вести счисление пути становится труднее. Когда судно идет против зыби, то при ветре и ударах волн его нос будет уваливать под ветер, а в сильный шторм судно даже будет ложиться лагом к зыби.

Поведение судна в значительной степени зависит от его рыскливости и увальчивости. У рыскливого судна центр парусности расположен несколько позади центра бокового сопротивления. Поэтому такое судно стремится выйти на ветер. В результате при определении места судно оказывается как бы «снесенным» в сторону ветра. Такой результат не должен быть неожиданным для капитана.

Увальчивое судно имеет центр парусности впереди центра бокового сопротивления. Такое судно плохо держится на курсе и больше зарыскивает под ветер. При последующем определении места оно оказывается снесенным под ветер, так как и дрейф и зарыскивание направлены в одну сторону. Дрейф судна зависит от силы ветра и отношения проекции площади надводной части судна к проекции площади его подводной части. Дрейф в единицу времени уменьшается с увеличением скорости судна. Оценка действительных значений суммарного дрейфа в различных условиях погоды и различных загрузках, диферентах и т. д.— дело очень трудное. Капитан судна должен постоянно производить анализ получаемых при обсервациях невязок и определять степень влияния дрейфа на точность счисления.

Все свои наблюдения и выводы нужно заносить в рабочую тетрадь, а затем обобщать для нескольких загрузок судна. Пренебрежение этим может привести к аварии. Капитан теплохода «Комилес» не анализировал свое плавание, не знал особенностей судна и механически брал поправку на дрейф. На самом же деле судно не имело дрейфа, и в результате неправильно принятых капитаном мер оно потерпело аварию, выскочив на скалистый берег.

Способность выходить на ветер очень необходима судну, когда шторм настигает его вблизи берега, находящегося у него под ветром. В некоторых прибрежных районах штормовой ветер налетает внезапно, быстро усиливается и разводит в короткий срок крупную зыбь. В этих условиях нужно отойти от берега на достаточное расстояние. Сниматься с якоря надо как можно быстрее. Для этого брашпиль, рулевую и главную машину следует всегда держать прогретыми.

Во время отхода от берега, когда ветер свежеет и судно плохо «выгребает», существенную услугу может оказать парус, сделанный из трюмного брезента и поднятый на стреле последнего кормового трюма. Трюмный брезент складывают по диагонали, в углы ввязывают узлом трос и раскрепляют у шпора и нока лежащей по-походному стрелы. Трос от третьего угла пропускают через специально заведенный к сапингу блок, парус поднимают талями или лебедкой и затем крепят.

После того, как парус поднят, его вместе со стрелой выносят на наветренный борт и крепят в наиболее крайнем положении. Для перевода стрелы с парусом в нужное положение необходимо мантыли и оттяжки отсоединить, а вместо них к ноку стрелы завести сольные тали, например, шлюпочные. Ветер, ударяя в парус, резко переносит центр парусности в корму, судно становится более рыскливым и приводится к ветру значительно круче, что дает возможность избежать опасности быть выброшенным на берег.

Этот способ некоторым судоводителям может показаться устаревшим. Однако жизнь показала, что в трудную минуту сооруженный таким способом парус может сыграть решающую роль для спасения судна. В 1942 году пароход «Менжинский» (шел в балласте), находясь в Тихом океане в 17 милях от одного из Курильских островов, был застигнут жестоким зюйд-остовым штормом. Пароход перестал слушаться руля. Его положило лагом к волне. Тогда был немедленно сооружен парус, который подняли на стреле последнего, четвертого трюма и вынесли на наветренный борт. Сразу появился благоприятный результат: судно стало слушаться руля, вышло на ветер и удалилось от берега.

С таким же успехом пользовались парусом и экипажи других судов. Пароход «Кулу» грузопод'емностью 9500 тонн, находясь в груженом состоянии, на подходе к порту попал в норд-вестовый шторм. Развернувшись против зыби, судно держалось в ожидании улучшения погоды и было в относительной безопасности, хотя берег был всего в 15 милях. Через некоторое время от удара волны сломался руль, пароход положило лагом к зыби и понесло на берег. Положение стало критическим. Но на пароходе быстро соорудили и подняли парус. Судно легло под таким углом к ветру, что представилась возможность дать полный ход машине. Двигаясь подобным образом, «Кулу» прошел между островом Манерон и берегом, затем благополучно миновал другой остров, самостоятельно пересек северную часть Японского моря и подошел к Приморскому берегу, где и был взят на буксир.

Правильная оценка сил, действующих на судно, необходима для точного ведения счисления пути. По мере ухудшения гидрометеорологической обстановки точность счисления уменьшается из-за трудности удержания судна на курсе, неучтенных поправок лага и возможной потери управляемости. Каких-либо особых методов определения места судна в открытом море в условиях штормовой погоды практика не знает. В распоряжении капитана остаются обыкновенные методы астрономии или радионавигации, которыми и нужно пользоваться, каждый раз критически оценивая получаемые результаты. В условиях шторма с отсутствием видимости единственным средством определения остается радиопеленгование, а при наличии возможности — радиопеленгование со взятием серии глубин. Точность радиопеленгования на качке сильно снижается, так как рулевой не всегда правильно замечает курс, и картушка компаса ведет себя неспокойно. Кроме этого появляется креновая радиодевиация, снижающая точность радиопеленга. При наличии гирокомпаса, когда репитер вмонтирован в радиопеленгатор, точность радиопеленга повышается, и в этом случае определением по радиопеленгам никогда не следует пренебрегать. Дальность определения по радиомаякам обыкновенно ограничивается об'явленной дальностью действия радиомаяка, то-есть от 50 до 200 миль. Практически определяться по радиомаякам можно и нужно при нахождении судна и на больших расстояниях. В том случае, когда место судна потеряно, нужно пользоваться всеми способами определения. Капитан парохода «Менжинский», подходя ночью после шторма к Первому Курильскому проливу в Охотском море, определился по двум радиомаякам с расстоянием до них соответственно в 100 и 700 миль. Место получилось в опасной близости к острову Парамушир, поэтому курс был соответственно изменен. Последующее утреннее определение показало, что место судна по радиопеленгам было вполне точным, и во-время предупредило об опасности. Капитан парохода «Таллин», штормуя в Камчатском заливе, имел в своем распоряжении два радиомаяка: Кроноцкий и Юшин. Неправильно рассуждая, что радиомаяк Юшин находится на расстоянии около 100 миль и он не годен для пеленгования, капитан пренебрег им и не определялся. В результате судно оказалось на камнях и получило повреждения.

Таким же образом нельзя пренебрегать возможностью астрономических наблюдений. Если сквозь облака просвечивает солнце, оно обыкновенно бывает «лохматым», а горизонт неясным, без чистой линии. Многие штурманы считают определение по «лохматому» солнцу негодным, в то время, как в этих условиях можно определиться с точностью до 6—7 миль.

Плавание в штормовых условиях является хорошей проверкой людей и судна. Судно проектируется и строится с расчетом плавания во всех условиях. Следовательно, безопасность плавания в сложных метеорологических условиях в основном зависит от хороших знаний и опыта моряков, а также от того, насколько правильно и грамотно будет подготовлено судно к выходу в море.

Капитан морского флота II ранга
Ф. КАЛМЫКОВ.

Письма в редакцию

Пополнить книжный фонд библиотеки

В библиотеке Молотовского порта насчитывается свыше тысячи книг. Среди них произведения Пушкина, Лермонтова, Льва Толстого, Чехова, Горького, а также книги советских писателей. Имеется литература для детей школьного возраста.

Основными читателями библиотеки являются грузчики, крановщики, складские работники, служащие порта и члены их семей.

Однако следует отметить, что за последнее время имеющийся библиотечный фонд уже не удовлетворяет растущих потребностей читателей. Администрация порта должна позаботиться о пополнении библиотеки политической, художественной и технической литературой.

М. МИХАЙЛОВ,
работник порта.

Об экономии металла

На морском флоте ежегодно расходуется большое количество металла для замены изношенных частей корпусов судов.

В большинстве случаев снимаемые при ремонте корпусов судов листы бывают вполне пригодны для дальнейшего использования, в особенности для ремонта несамоходных пловучих средств, наземных сооружений, изготовления цистерн, резервуаров, складов. Между тем до сих пор весь этот металл идет в лом и направляется для переплавки на металлургические заводы.

Превращение ценного металла в лом совершенно недопустимо. Необходимо добиться такого положения, при котором максимальная часть снятого металла, и в первую очередь листовая сталь, могла бы быть использована наиболее эффективно.

Чтобы использовать снятый металл, необходимо провести ряд мероприятий.

Листы, намеченные к с'ему, должны предварительно подвергаться механической очистке от ржавчины при помощи аппаратов тов. Дорохова.

При использовании листов для изготовления резервуаров, цистерн или других нужд целесообразно также производить заварку в них отверстий от заклепок. Возможна также реставрация листовой стали путем отжига ее в печах и последующей правки на вальцах.

Разработка технологии реставрации этих листов должна быть произведена применительно к конкретным условиям предприятий, на которых будет осуществляться работа по восстановлению металла.

Задача руководителей промышленных главков и Центрального технического управления министерства — обеспечить организацию работ по восстановлению и использованию этого металла на предприятиях морского флота.

А. ТОНКОНОГИЙ.

Суда используются не по назначению

В пароходстве Рейдтанкер давно существует крупный недостаток в работе флота, который никак не могут устранить. Речь идет об использовании судов не по назначению. Транспортные буксировщики, занятые проводкой нефтеналивных барж с Астраханского морского рейда к нефтебазам, как правило, превращаются во вспомогательные суда и тратят много ценного эксплоатационного времени на выполнение второстепенных заданий.

Нормальная работа транспортных буксировщиков должна быть организована так: после того как воз доставлен в конечный пункт, экипаж буксировщика должен быстрее готовить судно в следующий рейс, т. е. принять топливо, набрать воды и, если необходимо, сделать ремонт механизмов, оборудования и т. д. В это время барказы должны доставить баржи для разгрузки на нефтебазы. На деле же получается не так. Астраханский порт имеет достаточное количество мощных барказов, предназначенных для перешвартовки барж. Однако эти барказы превращены в раз'ездные катера и вместо того, чтобы обслуживать флот, возят людей, а транспортные буксировщики каждый раз тратят 5—6 часов на расстановку барж на нефтебазах.

Необходимо покончить с нерациональным использованием флота.

Н. МИШИН,
капитан теплохода «Дзержинский».

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

В газете «Морской флот», № 33 от 26 апреля с. г., была опубликована статья «В стороне от запросов физкультурников». В ней говорилось о том, что руководители Центрального совета общества «Водник» плохо организуют массово-спортивную работу среди моряков и недостаточно борются за первенство общества в водных видах спорта.

Статья была обсуждена на заседании Центрального совета спортивного общества «Водник». Факты, опубликованные в газете «Морской флот», подтвердились. Центральный совет общества «Водник» предложил всем бассейновым советам обсудить вопрос о состоянии и дальнейшем развитии массово-спортивной работы. Всем бассейновым советам «Водника» предложено усилить работу в области водного спорта.

Вести из бассейнов

- Моряки парохода «Н. Бауман» произвели большие ремонтные работы. Они отремонтировали пять лебедок, покрасили палубные надстройки и машинное отделение, протировали такелаж и швартовые концы.
- Недавно в порту Вентспилс на 33 часа раньше срока был разгружен лихтер «Кереть», на 37 часов — лихтер «Индига» и на 38 часов — пароход «Крымов». Больших успехов при обработке судов добились бригады грузчиков тт. Медведева, Лохова, Якобсона и крановщики тт. Семенихин, Тарасов, Толокнов.
- Палубная команда теплохода «Грибоедов» под руководством боцмана тов. Лакеева выполнила большие ремонтные работы. Покрашены корпус судна, надстройки, рангоут, приведен в порядок такелаж.
- Закончились занятия семинара председателей судовых комитетов Черноморского бассейна.

На морях и океанах

Вручение орденов и медалей советским морякам

ОДЕССА. **(Наш корр.).** На-днях на борту парохода «Слава», находящегося в Одесском порту, состоялось вручение орденов и медалей СССР большой группе советских моряков, награжденных за выдающиеся успехи в деле освоения китобойного промысла в Антарктике.

Орден Ленина и золотую медаль «Серп и Молот» получили Герои Социалистического Труда капитан-директор китобойной флотилии «Слава» А. Н. Соляник, гарпунеры А. Н. Пургин, Г. Е. Панов и Н. Н. Гниляк.

Среди моряков, получивших ордена и медали СССР,—капитан теплохода «Кремль» В. К. Шабля, работники Одесского судоремонтного завода имени А. Марти — котельщик Н. И. Левин, главный диспетчер завода Г. М. Круглый, заместитель начальника механического цеха А. Н. Платонов.

В тот же день в Одесском театре оперы и балета состоялось торжественное собрание, посвященное возвращению антарктической китобойной флотилии «Слава». Советским китобоям было вручено переходящее Красное знамя Совета Министров СССР, завоеванное ими в социалистическом соревновании.

С большим под'емом собравшиеся приняли приветствие товарищу И. В. Сталину.

ПАРОХОД «ВОРОНЕЖ» ВЫШЕЛ В РЕЙС

С каждым днем все новые и новые суда выходят из Архангельского порта в первые рейсы. Они держат курс в порты Белого и Баренцова морей, направляются к рыбачьим становищам и к населенным пунктам, для которых морской флот является единственным видом транспорта.

На-днях вышел в первый рейс пароход «Воронеж». Судно идет в Мезень и по пути посетит ряд становищ по Беломорскому побережью. В эту навигацию экипаж обязался досрочно выполнить годовой план перевозок к 7 ноября, перевезти грузов на 50 проц. больше, чем в прошлом году, и всемерно бороться за увеличение скорости судна.

Пароход «Воронеж» вышел в рейс на две недели раньше по сравнению с прошлым годом. Машинная команда передового судна Севера последовала примеру Лидии Корабельниковой и на сэкономленном топливе решила совершить в эту навигацию четыре рейса.

КУРС — В ОДЕССУ

БОРТ ТЕПЛОХОДА «ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ». **(По радио).** Экипаж нашего судна находится в дальнем плавании. Теплоход держит курс в Черное море, в Одесский порт.

По радио мы узнали о патриотическом начинании моряков теплохода «Мичурин» и так же, как и они, решили работать по стахановскому плану. Моряки теплохода «Дмитрий Донской» готовят судно к предстоящему инспекторскому осмотру. С каждым днем в порядок приводятся все новые и новые механизмы. По-стахановски трудятся матросы тт. Гореликов, Никитин, Волков, Груздев и Зайцев, которые держат первенство в социалистическом соревновании по профессиям.

Машинная команда всемерно борется за экономию топлива, смазочных материалов и продление срока службы судовых механизмов. На теплоходе создан технический совет, возглавляемый старшим механиком тов. Михайловым. Технический совет неустанно проводит в жизнь новые методы эксплоатации механизмов.

К. МАРТЫНОВ,
первый помощник капитана.

Чтим память великого русского полководца



Десятки тысяч миль прошел в морях и океанах пароход «А. Суворов» — одно из передовых судов советского флота. Еще в ноябре прошлого года экипаж досрочно выполнил пятилетний план перевозок. В счет задания 1951 года в порты Советского Союза доставлены тысячи тонн груза. На пароходе «А. Суворов» работают умелые и бывалые моряки, которые охвачены могучим порывом созидательного труда на благо Родины. В каких бы сложных навигационных условиях ни работал экипаж, он всегда обеспечивает успешное выполнение рейсовых заданий, четкое и безотказное действие всех судовых механизмов. Сейчас пароход «А. Суворов» находится в дальнем плавании. В беседе по радио с корреспондентом редакции газеты «Морской флот» первый помощник капитана тов. Корякин рассказал следующее:

— С гордостью трудится экипаж на судне, носящем имя великого русского полководца Александра Васильевича Суворова. Это славное имя обязывает моряков быть передовиками в социалистическом соревновании, использовать все возможности для достижения поставленной цели, проявлять инициативу, быть дисциплинированными, смелыми и находчивыми в борьбе за план перевозок. Находясь вдали от родных берегов, моряки парохода «А. Суворов» вместе со всем советским народом широко отмечают 150-летие со дня смерти великого русского полководца. Агитаторы провели беседы и доклады о жизни, деятельности и боевых походах А. В. Суворова. В судовом красном уголке организована витрина, посвященная знаменательной дате. Здесь подобрана литература, рассказывающая о военных действиях русской армии под руководством А. В. Суворова. 18 мая на пароходе состоится собрание, посвященное 150-летию со дня смерти А. В. Суворова. После доклада моряки просмотрят кинофильм «Суворов». Работая по-стахановски, экипаж нашего судна завоевал во Всесоюзном социалистическом соревновании работников морского транспорта вымпел Министерства морского флота и вторую премию. За последнее время моряки парохода «А. Суворов» повысили провозную способность своего судна на 100 тонн. Экипаж принимает активное участие в грузовых операциях в портах. **На снимке:** группа моряков парохода **«А. Суворов»** в судовом красном уголке.

Фото В. Богданова.

У черноморских берегов

Тысячи трудящихся Советского Союза посещают летом побережье Крыма и Кавказа. Рабочие и колхозники, служащие и учащиеся учебных заведений проводят отпуск в здравницах Юга, совершают путешествия на судах по Черному морю.

В этом году между Одессой и Батуми будут совершать рейсы пассажирские суда «Россия», «Украина», «Грузия», «Петр Великий», «Петродворец» и «Львов».

Четырнадцатого мая после первого рейса по Крымско-Кавказской пассажирской линии в Одесский порт вернулся теплоход «Грузия».

Первый рейс теплохода «Грузия» прошел успешно. Моряки приложили все усилия к тому, чтобы как можно лучше и полнее удовлетворить запросы пассажиров. Судно посетило порты Крыма и Кавказа и шло точно по расписанию. Пассажиры, совершившие морское путешествие на теплоходе «Грузия», в своем распоряжении имели удобные каюты, многочисленные салоны и два бассейна для плавания. Пассажирский помощник капитана тов. Сальченко и обслуживающий персонал всемерно заботились о людях, которые находились на теплоходе.

Коммунисты и комсомольцы возглавили социалистическое соревнование моряков за лучшее обслуживание пассажиров и точное движение судна по графику. Механизмы работали бесперебойно. В этом заслуга машинной команды, возглавляемой главным механиком тов. Ермошкиным. Хорошо трудились механики тт. Ершов, Зуев, Ананьев, старший электромеханик тов. Вербовский, мотористы тт. Глейтер, Лановой и Линник.

Среди палубной команды шло соревнование за проводку судна точно по курсу и быстрейшее проведение швартовных операций в портах. Штурманы тт. Оводовский, Рукман и Тумас, матросы тт. Бобровский, Илюшкин, Келин и Белогубко держат первенство в социалистическом соревновании. Судовые радиооператоры тт. Пирожков и Сапронов организовали по теплоходу транслирование музыкальных, литературных и других радиопередач из Москвы и Одессы. Пассажиры были в курсе всех событий в жизни Советского Союза.

Критика и библиография

Так ли надо пропагандировать стахановский опыт?

Недавно вышла из печати брошюра «Опыт передовых экипажей судов» (издательство «Морской транспорт», ответственный редактор тов. Нестеров). В этой брошюре издательство стремилось передать опыт работы передовых экипажей судов морского флота. Бесспорно, это хорошее стремление. Популяризация стахановского опыта — дело важное и ответственное. Как же издатели брошюры справились с этой задачей?

В брошюре рассказывается, между прочим, и о работе нашего экипажа. В 1948—1949 гг. коллектив парохода «Бирута» добился успехов и перевыполнил производственные задания. Моряки судна четко выполняли уставные требования, настойчиво боролись за укрепление трудовой дисциплины, активно участвовали в социалистическом соревновании, своими силами ремонтировали механизмы, вносили рационализаторские предложения, способствующие улучшению мореходных качеств парохода, сокращению стоянок в портах.

В брошюре в очерке «Хозрасчетный рейс» дана попытка отобразить опыт работы экипажа парохода «Бирута». Автору очерка тов. Лущевскому эта задача удалась лишь в очень незначительной степени. Хорошо написаны строки о социалистическом соревновании экипажа, о молодом задоре комсомольского коллектива и его неутомимом стремлении бороться с простоями и неполадками, о трудовом энтузиазме моряков. Но показа опыта трудовой деятельности экипажа в очерке не найдешь. Больше того, очерк изобилует грубейшими ошибками и показывает, что автор не только плохо разбирается в специфике работы флота, но и мало знает пароход «Бирута» и жизнь его коллектива. Вот, например, как тов. Лущевский описывает производственное совещание, на котором кочегар Трепп делится своим опытом:

«...Перед тем, как приступить к работе, я старательно разрыхлил уголь, приготовил его в виде нескольких небольших горок, чтобы удобнее было захватывать лопатой» (стр. 25). Приготовлять уголь в виде нескольких небольших горок для того, чтобы удобнее было захватывать его лопатой, мог только сам автор. Это его дело. Но зачем же заставлять опытного кочегара заниматься не тем, чем нужно, а именно — созданием угольных кучек в кочегарке. На следующей же странице тот же тов. Трепп вместо того, чтобы выгребать несгоревший уголь, провалившийся сквозь колосниковую решетку, из поддувала, выгребает его, по воле автора, из топки.

В четвертом абзаце (стр. 27) говорится о том, что на пароход грузилось зерно, и для того, чтобы взять больше груза, трюм, который был уже занят ящичным и мешковым грузом, был вычищен, т. е. выгружен, затем вымыт, в нем были установлены переборки, и, наконец, туда было засыпано зерно. Ящичный груз, якобы взятый сверх плана, был размещен на палубе. (О мешковом же грузе вообще не упоминается, так как с ним автору некуда деваться: в трюме зерно, а на палубу не положишь — подмочит.) И все это преподносится, как инициатива экипажа, который стремится перевозить сверхплановый груз.

Такого факта вообще никогда не было, а если бы он и был, то простой судна в ожидании подготовки трюма для приема зерна обошелся бы в несколько раз дороже, чем прибыль от перевезенного сверх плана груза. Подобная «оперативность» привела бы экипаж к весьма печальным последствиям.

На той же странице автор пишет о том, что машинная команда изготовила новую донку для пожарно-санитарного насоса. Комментарии здесь, я полагаю, излишни, так как донка сама по себе является насосом, а никак не его деталью.

Во второй главе — «Борьба с простоями в портах», автор на стр. 28 пишет о том, что груз к моменту швартовки судна экипажем был раскантован. Вероятно, надо было написать «разнайтован», так как кантовать — переворачивать груз, да еще силами команды до начала выгрузки, вряд ли кому приходилось.

Необходимо в качестве примера, говорящего о «знании» автором морского дела, привести здесь полностью еще один абзац (стр. 30): «Работа была тщательно продумана. В первой стадии погрузки судно как обычно, имело высокий надводный борт. Транспортер не был в состоянии подавать груз на большую высоту. Поэтому портовики и моряки предусмотрели в технологической карте такой порядок работы: грузить сначала твиндеки трюмов, а затем, когда высота надводного борта уменьшится, открыть твиндечные люки и начать загрузку самих трюмов. По такой схеме и была осуществлена обработка парохода».

Для того, чтобы разобраться в этом нагромождении слов, надо сказать о главном: на пароходе «Бирута» нет и никогда не было твиндеков, но если даже предположить, что твиндеки на судне существуют, то и тогда неясно, как же для того, чтобы уменьшить высоту надводного борта, можно сначала грузить твиндеки трюмов, но нельзя грузить трюмы. Ведь и в твиндеки, и в трюмы можно производить погрузку лишь через люки трюмов. И если транспортер не мог из-за высокого надводного борта работать на трюмы, он не мог, соответственно, работать и на твиндеки. «Работа была тщательно продумана»—пишет автор. Но пример, приведенный им, безусловно, тщательно не был продуман, иначе бы он не появился в печати.

Таковы основные и чрезвычайно серьезные недостатки очерка тов. Лущевского об экипаже парохода «Бирута». Такой показ опыта работы передового экипажа оказывает как нашим морякам, так и морякам других судов медвежью услугу. Прочитав очерк об «опыте» своей работы, коллектив судна справедливо спрашивает: почему хорошее начинание извращается, превращаясь в халтуру? Почему, если даже этот очерк и был написан, издательство «Морской транспорт» выпустило его в свет?

Брошюры по обмену опытом будут выпускаться и впредь. К этому обязывает издательство «Морской транспорт» желание экипажей судов еще ближе и лучше узнать о трудовых успехах коллективов судов «Воронеж», «Краснодар» и других. По печальный «опыт» экипажа парохода «Бирута», описанный в выпущенной брошюре, обязывает издательство заботиться о выпуске высококачественной продукции.

Ю. АВОТ,
первый помощник капитана парохода «Бирута».

Крепнет фронт борьбы за мир

(ОБЗОР ТЕЛЕГРАММ ТАСС)

Успешный сбор подписей под воззванием о запрещении атомной бомбы. ◆ В Венгрии и Румынии собрано 15 миллионов подписей. ◆ Сбор подписей в Китае. ◆ Успешное голосование в защиту мира в Японии. ◆ Английская молодежь против войны.

В самых различных странах успешно проходит сбор подписей под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомной бомбы и об'явлении военным преступником того правительства, которое первым применит атомное оружие.

Общевенгерский совет движения в защиту мира констатировал, что весь венгерский трудовой народ с огромным воодушевлением и единодушием одобрил воззвание стокгольмской сессии Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

Сбор подписей и создание местных комитетов защиты мира по всей Венгрии закончились. В течение нескольких недель под воззванием стокгольмской сессии подписались 7.231.329 трудящихся. Создано 27 тысяч местных комитетов защиты мира.

Этот результат доказывает, говорится в резолюции Общевенгерского совета, что весь наш трудовой народ един в вопросе защиты мира от англо-американских поджигателей войны и что наша родина является прочной крепостью в международном фронте мира, руководимом великим Советским Союзом.

Общевенгерский совет призывает комитеты защиты мира и каждого венгерского сторонника мира своим созидательным трудом, просветительной деятельностью и усилением бдительности укреплять свою родину, являющуюся крепостью во фронте мира.

По сообщению Румынского телеграфного агентства, к настоящему времени под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира поставили свои подписи 7.930.200 румынских граждан, из которых 5.594.600 — сельские жители. В Бухаресте число подписей достигло 637.300. Приблизительно половину подписавшихся составляют женщины.

Как передает Албанское телеграфное агентство, широкие народные массы Албании с энтузиазмом подписываются под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия. В Тиране и пригородах воззвание уже подписали 50 тысяч человек.

По всей Чехословакии в обстановке всенародного под'ема начался сбор подписей под воззванием стокгольмской сессии Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

* * *

Кампания по сбору подписей под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира охватила всю Польшу. При подписании воззвания представители различных слоев населения подчеркивают свою непреклонную волю к борьбе за прочный мир.

12 мая под воззванием подписались маршал сейма Польши В. Ковальский и министр национальной обороны маршал Польши К. Рокоссовский.

В течение трех дней — 9, 10 и 11 мая — более 50 тысяч жителей Варшавы поставили свои подписи под воззванием Постоянного комитета.

В кампании по сбору подписей в Лодзинском воеводстве принимает участие более 20 тысяч троек, в состав которых входят представители всех слоев населения. 12 мая в Кракове и во всех уездах Краковского воеводства началась массовая кампания по сбору подписей под воззванием Постоянного комитета. На территории Поморского воеводства создано около 5 тысяч комитетов сторонников мира.

* * *

В Китае студенты и преподаватели Северо-восточного университета горячо откликнулись на призыв подписаться под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

За три дня под воззванием подписались 100 процентов учащихся, преподавателей и всего персонала университета, всего 2.262 человека.

В Сиани создано отделение Китайского комитета защиты мира.

На митинге по случаю создания комитета защиты мира в Сиани присутствовали представители от 330 организаций. Участники митинга направили председателю Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира профессору Жолио-Кюри телеграмму, в которой они заверяют его в своей поддержке.

Газета «Дунбэйжибао» сообщает, что рабочие и служащие различных предприятий и учреждений горячо откликнулись на призыв Китайского комитета защиты мира подписаться под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

В день 1 Мая на механическом заводе в Гуанхуа за полчаса под воззванием подписались 330 рабочих и служащих завода. 30 апреля под воззванием поставили свои подписи 850 членов Общества китайско-советской дружбы в Аньдуне.

* * *

По сообщениям, поступившим из Токио, в Японии при активном участии профсоюзных и демократических организаций успешно проходит голосование в защиту мира.

На 1 мая в профсоюзе рабочих текстильной промышленности проголосовало 18.400 человек.

В Общество защиты мира поступили бюллетени от рабочих содового завода, угольной шахты Такамацу на Кюсю, от отделения профсоюза электриков в городе Кумаган, где в голосовании приняли участие все члены профсоюза.

Продолжают поступать сообщения об организации местных комитетов защиты мира.

В движении защиты мира активно участвует учащаяся молодежь. 4 мая студенты университета Васеда, Токийского университета и других вышли на митинг в Токио с лозунгами: «Мы не будем наемными солдатами Трумэна», «Против войны, против военных баз, за мир», «Против колониальных методов в системе образования».

* * *

Группа английских юношей, отбывающих воинскую повинность, узнав о демонстрации матерей военнослужащих перед зданием американского посольства, направила в газету «Дейли уоркер» письмо, в котором говорится:

«Матери, устроившие демонстрацию в тот момент, когда Ачесон, без сомнения, отдавал Бевину приказы о том, как использовать нас, призывников, в новой войне, были на сто процентов правы. Мы видим, что все больше и больше людей в армии начинает сознавать опасность, заключающуюся в нашем союзе с янки, ибо ведь член конгресса Кэннон ясно сказал о том, какая роль отводится английским войскам в войне против Советского Союза, к которой он призывает».

НА СТАДИОНАХ СТРАНЫ

СПОРТИВНОЕ ОБОЗРЕНИЕ

С каждым майским воскресеньем все шире и разнообразней становится летний спортивный календарь. На стадионах, шоссейных магистралях, в парках, на озерах и реках идут многочисленные соревнования. Футбольные матчи проводятся уже не только по классу «А». Начались игры по классу «Б» на первенство республик и городов. В матчах на первенство Москвы только по трем группам выступают 278 команд. В ленинградском футбольном чемпионате участвуют 220 команд.

Первые встречи футбольных команд класса «Б» состоялись 14 мая в Ташкенте, Фрунзе, Алма-Ате, Горьком, Сталинабаде, Иванове и Челябинске. Первую игру провела команда Военно-Морских Сил. Она встретилась в Алма-Ате с местной командой «Динамо» и вышла победительницей со счетом 1 : 0.

В классе «А», где сильнейшие команды оспаривают звание чемпиона страны, борьба разгорается все ярче и ярче. Лишь к концу первого месяца чемпионата несколько выправил свое положение московский «Спартак». Все последние три игры на столичном стадионе «Динамо» команда провела с под'емом. Одну за другой она одержала победы, выиграв у тбилисского «Спартака» (4 : 1), бакинского «Нефтяника» (4 : 0) и ленинградского «Динамо» — лидера чемпионата (6 : 0).

Особенно хорошо спартаковцы играли в минувшее воскресенье с ленинградцами. Уже в первой половине они забили пять мячей. В команде сильная полузащита — О. Тимаков и И. Нетто—и хорошее нападение, где успешнее всех играют Н. Симонян и А. Парамонов. Интересно, что спартаковцы не забили в первых четырех матчах ни одного гола, а в последних трех встречах забили 14 мячей. У команды 8 очков после семи игр.

Чемпион страны — московское «Динамо»—попрежнему играет неудачно и не сошел еще с 16-го места в таблице. Последнее поражение он потерпел от ленинградских одноклубников (0 : 2). Чемпион набрал 4 очка из 12 возможных. Не может еще выправить свое положение и обладатель «Кубка СССР» — московское «Торпедо». Последнее поражение со счетом 0 : 3 москвичи понесли от киевского «Динамо», а затем сделали очередную ничью с рижской «Даугавой» (0 : 0). Команда «Торпедо» занимает сейчас 18-е (предпоследнее) место в таблице чемпионата. Она набрала всего 4 очка из 14 возможных. Команда ЦДКА провела до 16 мая меньше всех игр — пять. У нее 7 очков.

Без единого поражения идет команда «Крылья Советов» (Куйбышев). В воскресенье волжане сыграли шестой матч. Они встретились с бакинским «Нефтяником» и победили с результатом 1 : 0.

«Крылья Советов», московский «Локомотив», тбилисское и ленинградское «Динамо» входят сейчас в лидирующую группу команд. У каждой из этих команд было к 16 мая по 9 очков.

Прошедший в воскресенье большой спортивный день ознаменовался и новыми всесоюзными рекордами. Москвичка А. Чудина в прыжке в длину превысила прежнее рекордное достижение на 11 сантиметров. Новый рекорд страны—5 метров 93 сантиметра. Нового рекорда СССР для юношей добился москвич Бахромов в беге на 1.500 метров — 4 минуты 10 секунд.

С большим интересом прошли парусные кольцевые гонки 200 яхтсменов в Риге на реке Даугава, гонки 20 яхт в Баку, соревнования по академической гребле в Москве и Ленинграде. Спортивные соревнования в разгаре. Флаг летнего сезона развевается над всеми стадионами.

А. СОРОКИН.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 8-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б01929. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 1351.